

Raadsvoorstel

Onderwerp **Fietspad Park Selwerd inclusief oversteek Eikenlaan**
Registratienr. 6287934 Steller/telnr. J.S. Bos/ 8058 Bijlagen 4

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 5 Jaar 2017 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het definitieve ontwerp voor het fietspad door het Park Selwerd (Slimme route Zernike) vast te stellen;
- II. in te stemmen met een tijdelijke inrichting en een monitoringsplan voor de fietsoversteek Eikenlaan.

Samenvatting

Na de tracékeuze in november 2016 is de fietsroute door Park Selwerd, als onderdeel van de Slimme route naar Zernike, uitgewerkt in een definitief ontwerp. De totstandkoming hiervan is gebeurd door middel van een actief participatieproces met omwonenden en andere stakeholders. Een aantal ingebrachte suggesties zijn verwerkt in het ontwerp van de route en het landschapsplan. Voor de oversteek Eikenlaan wordt voorgesteld eerst een tijdelijk inrichting te realiseren en deze situatie te monitoren. Afhankelijk van de monitoring wordt voor een definitieve inrichting gekozen. Het voordeel hiervan is dat er geen bomen bij de oversteek hoeven te worden gekapt. Voor de route door het park moeten er 28 bomen worden gekapt en wordt er ter plekke 35 bomen terug geplant.

B&W-besluit d.d.: 18 april 2017

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

In 2013 is begonnen met het stimuleren van twee alternatieve routes van en naar Zernike, de Slimme Routes. De belangrijkste reden daarvoor was dat ter hoogte van de aansluiting van de Zonnelaan op de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen ontstonden. De eerste alternatieve route loopt via het Jaagpad, de tweede door Park Selwerd. De spreiding van het fietsverkeer is succesvol gebleken, zo rijden er op dit moment inmiddels dagelijks gemiddeld circa 18.000 fietsers door Park Selwerd. Het succes vraagt om het uitvoeren van verbeteringen op dit traject. In 2014 heeft de raad besloten een aantal knelpunten op te lossen. Dit betreft met name de fietsoversteek bij de Eikenlaan en de capaciteit van het fietspad in en door Park Selwerd.

Op 30 november 2016 heeft de gemeenteraad o.a. het tracé vastgesteld voor de fietsroute door Park Selwerd inclusief de oversteek Eikenlaan. In hetzelfde besluit is ook krediet beschikbaar gesteld. Overeenkomstig dit besluit is afgelopen periode aan de hand van een actief participatieproces gewerkt aan het opstellen voor een definitief ontwerp voor deze route.

Dit proces heeft er toe geleid dat u voorgesteld wordt in te stemmen met het definitief ontwerp voor het fietspad door Park Selwerd en een tijdelijke inrichting met monitoringsplan voor de oversteek Eikenlaan.

Kader

Fietsstrategie 2015-2015 (22 april 2015) en bijbehorende uitvoeringstrategie (24-06-2015) ; Slimme route Zernike; Raadsbesluit 30-11-2016 Tracékeuze fietspaden Paddepoel en Selwerd.

Argumenten en afwegingen

A. Fietsroute Park Selwerd:



Afbeelding 1: definitief ontwerp fietspad Selwerd

Hierboven is een uitsnede van het definitieve ontwerp (DO) c.q. inrichtingsvoorstel voor het fietspad door park Selwerd weergegeven. Het DO is tevens als losse bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. In het ontwerp is zoveel mogelijk afstemming gezocht voor een zo goed mogelijke inpassing in het park, rekening houdend met kabels/leidingen, bomen (incl. onderhoud), ecologie en verkeerskundige eisen. Het ontwerp dat nu voorligt is het optimum hierin.

Verkeer.

Het fietspad door park Selwerd is onderdeel van de Slimme Route (oost) en kent in het deel dat door park Selwerd wordt gebruikt door 15.000 tot 18.000 fietsers per dag. Het huidige fietspad door park Selwerd kent een variërende breedte van 2.50 tot 3.00 meter. Dit is onvoldoende breedte om deze grote aantallen fietsers op een comfortabele en veilige manier af te wikkelen. Het fietspad verbreden is daardoor gewenst, niet alleen om de grote aantallen fietsers te kunnen verwerken, maar ook om voorbereid te zijn op toekomstige ontwikkelingen. In het originele plan voor park Selwerd was een fietspad breedte van 4.50 meter voorzien. Daardoor moest echter een onredelijk aantal bomen gekapt worden, waardoor is besloten het huidige fietspad te verbreden naar 4 meter.

Doordat het fietspad door park Selwerd op de huidige locatie verbreed wordt, verandert er qua fiets- en voetpaden structuur weinig in het park. Enige uitzondering daarin is ter hoogte van het sportveldje en de tunnel onder de noordelijke ringweg, waar een nieuwe fiets- en voetpadenstructuur is voorgesteld. In de huidige situatie moeten voetgangers uit het park, richting Zernike, het fietspad oversteken om vervolgens bij de aansluiting van het fietspad op de Crematoriumlaan het fietspad nogmaals over te moeten steken. Uit het participatieproces is de wens naar voren gekomen om de fiets- en voetpaden in de tunnel om te draaien. Dit is in het ontwerp gelukt.

In de huidige situatie maakt het fietspad vlak voor de tunnel onder de noordelijke ringweg een slinger. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. In het nieuwe ontwerp loopt het fietspad in het verlengde van het fietspad in de tunnel door. Zo ontstaat ter hoogte van het basketbalveldje de mogelijkheid om een nieuwe voetpadenstructuur aan te leggen. Door het in het verlengde leggen van het fietspad, verbetert de zichtbaarheid vanuit de tunnel, wat ten goede komt aan de verkeersveiligheid.

Tijdens de bewonersbijeenkomsten bleek dat de bewoners hun zorgen hadden over de oversteekbaarheid van het fietspad. De breedte gecombineerd met de hoge aantallen fietsers zorgden ervoor dat men vaak moet wachten om het fietspad over te steken. Met name ter hoogte van het kruisende fietspad (Morgensterlaan<->Elzenlaan). Er is daarom voor gekozen om bij deze oversteek een middenberm aan te leggen, zodat het voor fietsers en voetgangers mogelijk is om het fietspad in twee keer over te steken. Een bijkomstig voordeel is dat het kunstwerk in de middenberm gezet kan worden, zodat het een meer prominente rol in het park krijgt. Onderzocht is wat de mogelijkheden zijn voor het verbeteren van de oversteekbaarheid bij andere aansluitende voetpaden, in de vorm van middenbermen. Dit is mogelijk maar gaat ten koste van onredelijk veel bomen. Er is daarom voor gekozen om op een centraal punt in het park een goede oversteek te maken.

Landschap.

Inpassing in het park

Het fietspad door Park Selwerd is niet alleen een route door dit park, maar is ook onderdeel van het park. Het huidige fietspad wordt verbreed, en als onderdeel van het gehele park is er gekeken naar hoe het nieuwe fietspad landschappelijk het beste kan worden ingebed in het park. Hierbij is rekening gehouden met de bestaande structuren die zoveel mogelijk zijn gerespecteerd en waar nodig versterkt.



Afbeelding 2: impressie fietspad door park

Groene loper door het park

Het huidige fietspad vormt als het ware een groene loper door het park en is op veel plekken omringd door een laan van bomen. Het gedeelte nabij de Eikenlaan is daadwerkelijk een laan, verderop verspringen de bomen meer, af en toe in kleine groepen, maar wel veelal langs het fietspad.

In het huidige ontwerp wordt de laanstructuur rondom het fietspad zoveel mogelijk behouden, versterkt en waar nodig hersteld. Voor elke boom die in het park wordt gekapt om het fietspad aan te kunnen leggen, komt er rondom het fietspad een boom terug. Zo compenseren we alle bomen 1:1. De te compenseren bomen worden zoveel mogelijk geplaatst rondom en langs het fietspad waardoor de laanstructuur wordt versterkt. Echter, op sommige plekken is er een onderbreking van deze laanstructuur zodat het fietspad met de bomen in mindere mate een visuele scheiding vormt in het park. Door de onderbreking wordt af en toe de visuele connectie met de andere kant van het park gelegd waardoor het fietspad meer een onderdeel van het park wordt en in mindere mate een scheiding vormt.



Afbeelding 3: impressie fietspad nabij sportveldje Eikenlaan

Overige beplanting

Voor de overige groenstructuur geldt dat deze waar nodig wordt aangevuld en versterkt. Bijvoorbeeld de haag tussen het fietspad en het voetpad. De gaten in de huidige haag worden gevuld en de haag wordt robuuster aangezet met verschillende ecologisch verantwoorde soorten. Deze haag heeft bovendien de belangrijke functie om het voetpad van het fietspad te scheiden, ten gunste van bijvoorbeeld honden of jonge kinderen die anders mogelijk het fietspad op kunnen rennen.

Verder wordt door middel van beplanting zoveel mogelijk getracht het verbrede fietspad in te bedden in het park waardoor het één geheel wordt. Bijvoorbeeld door af en toe de randen van het park, zoals langs de flats, meer aan te zetten met beplanting zodat het fietspad niet de rand van het park vormt.

De soorten beplanting worden bovendien allemaal zorgvuldig gekozen met het ecologische belang van het park in gedachten. Bovendien wordt ervoor gezorgd dat er beplantingslagen met verschillende hoogtes komen voor meer diversiteit en soortenrijkdom in het park. Naast het ecologische belang van beplanting wordt ook de beplanting afgestemd op de beleving van de mens door bijvoorbeeld soorten te kiezen waar vlinders op af komen, bloemrijk grasland waar geplukt kan worden en een aantal fruitbomen.

Deze maatregelen betekenen dat het groen niet alleen 1:1 wordt gecompenseerd, maar ook extra beplanting wordt toegevoegd om het fietspad binnen het park te laten passen en dit als een kans te zien om de groenstructuur van het park te verbeteren voor zowel de ecologie als de mens.

Bomen en heesters.

Het park Selwerd is onderdeel van:

- basisgroenstructuur,
- bomenhoofdstructuur en
- stedelijke ecologische structuur.

Hiermee is het belangrijk groen op stadsniveau.

Het ontwerp is tot stand gekomen door uit te gaan van zoveel mogelijk behoud en versterking van deze structuren en aanwezige kwaliteiten. Hiervoor vormden de bomen- en ecologische inventarisatie de basis zoals in de Bomen Effect Analyse (BEA) nader is aangeduid. Naast de inventarisaties is op bepaalde locaties wortelonderzoek verricht om te bepalen in hoeverre bomen duurzaam in stand gehouden kunnen worden. Ter verduidelijking zijn de BEA de detailafwegingen opgenomen die voor de wijziging van het fietspad zijn gemaakt. De BEA is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Het ontwerp heeft voor het bestaand groen de volgende consequenties.

Omschrijving	Aantal	Aantal	Lage heesters m ²	Opmerking
Vellen solitaire bomen <20cm	12			Niet vergunningsplichtig
Vellen solitaire bomen >20cm		17		18 stuks is inclusief 2 potentieel monumentale bomen
Vellen lage heesters			440m ²	Niet vergunningsplichtig

Er is een omgevingsvergunning vereist voor:

- vellen bomen > 20cm. 17 stuks

Uit het wortelonderzoek blijkt dat de te handhaven bomen duurzaam te behouden zijn.

Groenbalans

omschrijving	Aantal vellen	Aantal Nieuw te planten	Saldo
Bomen	28 st.	35	+7
Heesters	440m ²	570m ²	+130m ²

Voor wat betreft de bomen kan in het nieuwe ontwerp voorzien worden in een herplant van minstens 28 stuks en meer dan 440 m² heesters. Hiermee wordt voldaan aan de 1:1 compensatie. Met dit ontwerp en met het bijgevoegde groenontwerp blijven de stedelijke ecologische structuur, bomenhoofdstructuur en basisgroenstructuur gehandhaafd.

Ecologie.

In 2015 heeft op basis van de eerdere fasen in de planvorming verkennend ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Voor de nieuwe procedure is in 2016 ecologisch onderzoek uitgevoerd door een extern onderzoeksbureau. Binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden zijn broedvogels en vleermuizen aanwezig.

Ten aanzien van broedvogels wordt rekening gehouden met het broedseizoen, zodat knelpunten kunnen worden voorkomen.

Ten aanzien van de vleermuizen, bleken verblijfplaatsen en een zogenaamde vliegroute aanwezig. Vanuit het duurzaam behouden van de populatie vleermuizen, is vanuit ecologie de waarde van de vliegroute boven de verblijfplaatsen geplaatst. Dit is in lijn met de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Rekening houdend met de ecologisch leidende groenstructuren voor de vliegroute en levensvatbaarheid van de betreffende bomen, is het tracé vervolgens geoptimaliseerd.

Op basis van het ontwerp van het tracé is bepaald of in een van de te kappen bomen een verblijfplaats verwacht wordt. In twee gevallen is dit het geval, dit houdt in dat er naar verwachting twee bomen met verblijfplaatsen worden gekapt. Dit gaat in beide gevallen om de relatief algemeen voorkomende dwergvleermuis. Als compensatie worden, onder begeleiding van een vleermuisdeskundige, vervangen verblijfplaatsen aangeboden in de vorm van vleermuiskasten. De betreffende soort maakt van dit type kast veelvuldig gebruik. Voor het aantasten van een verblijfplaats is echter wel ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Deze ontheffing wordt op korte termijn bij de Provincie Groningen aangevraagd. De verstoring van de vliegrouete kan met het gekozen tracé tot een minimum wordt beperkt (enige verstoring tijdens de werkzaamheden) terwijl deze wel duurzaam kan worden behouden. Door het behouden van de vliegrouete en het compenseren van de verblijfplaatsen kan de ontheffing naar verwachting door de provincie worden verleend.

Het opwaarderen van de fietsrouete vindt plaats binnen de Stedelijke Ecologische Structuur. Er vindt aantasting van bestaande natuurwaarden plaats door een toename van verharding, verkeers-aantrekkende werking en verlies van groen door de werkzaamheden. Door middel van een kwaliteitsimpuls blijven de natuurwaarden van het park behouden. Bomencompensatie vindt volledig plaats binnen het park, met ecologisch waardevolle en duurzame soorten (eik, linde). Aanvullend vindt versterking van de natuurwaarden plaats door aanplant van struiken met ecologische waarde (meidoorn, hazelaar), de aanleg van een vlindertuin, toepassing van kruidenmengsels en de aanplant van rozenbottelhagen. Belangrijk is ook dat onder de Noordelijke Ringweg een fauna-strook wordt aangelegd. Om functioneel gebruik door kleine zoogdieren te optimaliseren worden onder het fietspad fauna-buizen gelegd.

B. Tijdelijke oversteek Eikenlaan.

De gemeenteraad heeft besloten dat de fietsers bij de oversteek Eikenlaan voorrang krijgen ten opzichte van verkeer op de Eikenlaan. Dit leidt tot zorgen over de verkeersveiligheid (voor fietsers) en doorstroming voor auto's en bussen. Deze zorgen zijn (wederom) nadrukkelijk uit de stakeholdersronde naar voren gekomen. Gelet op deze zorgen is aan de Raad toegezegd dat wanneer blijkt dat de voorrangssituatie voor fietsers onvoldoende functioneert de voorrangssituatie weer terug gedraaid wordt.

Deze toezegging leidt tot de vraag wanneer is er sprake van onvoldoende functioneren. Om deze vraag adequaat te kunnen beantwoorden vinden wij het noodzakelijk een monitoringsplan op te stellen. Met dit monitoringsplan objectiveren we de situatie rondom de oversteek Eikenlaan en zorgen we ervoor dat we een adequaat antwoord hebben op de zorgen vanuit de samenleving. Het voorkomt dat er op basis van incidenten ad-hoc een besluit genomen moet worden op het al dan niet functioneren van de oversteek. In samenhang met het monitoringsplan maken we een ontwerp voor de oversteek Eikenlaan afgestemd op de 'pilot'-periode van het monitoringsplan. Het monitoringsplan en de tijdelijke inrichting wordt hieronder nader toegelicht.

Monitoringsplan.

Voor de uitvoering van het monitoringsplan worden de volgende onderdelen uitgevoerd:

0. Bepalen beoordelingscriteria;
1. Verkeersonderzoek huidige situatie (nulmeting);
2. Verkeersonderzoek situatie direct na reconstructie en analyse;
3. Verkeersonderzoek na gewenningsperiode en analyse.

0. Bepalen beoordelingscriteria

De beoordeling vindt plaats aan de hand van objectieve (meetbare) gegevens. Deze gegevens (of een combinatie daarvan) bepalen of de situatie al dan niet verkeerskundig als acceptabel mag worden beschouwd. Binnen deze stap worden de "grenzen" vastgelegd. Kortom, bij welke resultaten vanuit het monitoringsonderzoek is het noodzakelijk in te grijpen (aanpassing of het weer terugdraaien van de voorrang). De beoordeling vindt plaats voor de intensiteiten, verkeersveiligheid en doorstroming en hebben betrekking op: de totale druk op de oversteek, risicocijfers per situatie, gemiddelde reistijden en de wachtrijlengte. De beoordelingscriteria zijn als bijlage bij het raadsvoorstel gevoegd.

1. Verkeersonderzoek huidige situatie (nulmeting)

Het vaststellen van de huidige situatie bestaat uit het meten van de intensiteiten op de oversteek en de Eikenlaan en het uitvoeren van een conflictobservatie en het bepalen van de kwaliteit van de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Dit gebeurt aan de hand van verkeerstellingen en camera-observaties. De nulmeting is in maart 2017 uitgevoerd.

2. Verkeersonderzoek direct na reconstructie

De voorrang op het kruispunt wordt naar verwachting in augustus 2017 gewijzigd. Direct na realisatie zullen gedurende 2 a 3 weken verkeersregelaars worden ingezet. Het verkeersonderzoek wordt direct na deze periode met verkeersregelaars nogmaals uitgevoerd. Het gebruik, de verkeersveiligheid en de doorstroming worden voor deze situatie opnieuw gemeten en/of vastgesteld.

De resultaten van het verkeersonderzoek van de huidige situatie worden vergeleken met het verkeersonderzoek na reconstructie. In deze analyse wordt gebruik gemaakt van de vastgestelde beoordelingscriteria. Op deze manier wordt duidelijk of de gewijzigde oversteek beter of slechter functioneert op de aspecten gebruik, verkeersveiligheid/gedrag en doorstroming. Daar waar de oversteek nog niet naar behoren functioneert kan eventueel worden "bijgestuurd". Uiteraard wordt hierbij in ogenschouw genomen dat nog niet alle weggebruikers aan de nieuwe situatie gewend zijn.

3. Verkeersonderzoek na gewenningsperiode

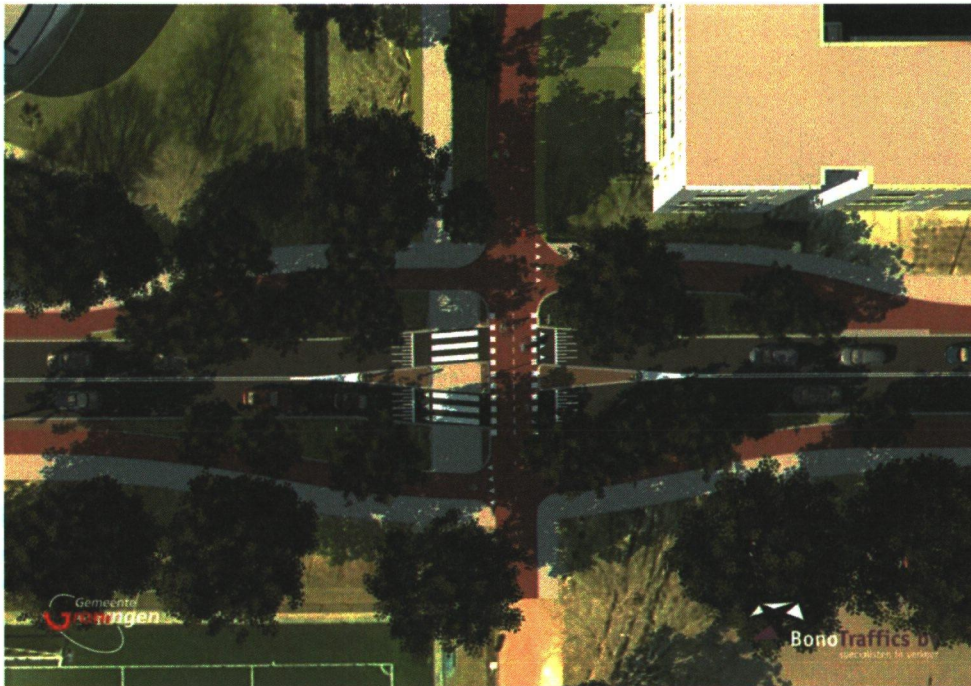
Na het wijzigen van een verkeerssituatie hebben weggebruikers een bepaalde periode nodig om te "wennen" aan de nieuwe situatie. De oversteek kan beter functioneren naarmate meerdere weggebruiker bekend zijn met de situatie. Alle beschreven metingen uit de eerder uitgevoerde verkeersonderzoeken zullen in oktober 2017 nogmaals worden uitgevoerd.

Tijdelijke inrichting Eikenlaan.

In samenhang met het monitoringsplan realiseren we een ontwerp voor de oversteek Eikenlaan afgestemd op de 'pilot'-periode van het monitoringsplan. Afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring wordt daarna gekozen voor een definitieve inrichting. De definitieve inrichting is sterk afhankelijk van de voorrangssituatie en dit heeft grote impact op de bomen op dit kruispunt. Afhankelijk van de voorrangssituatie moeten alle bomen op het kruispunt worden gekapt en dit betekent een zware verstoring van de vleermuizen ter plekke.

De tijdelijke inrichting is relatief snel uit te voeren en voorziet erin dat de bomen eerst blijven staan. Daarmee voorkomen we het onnodig kappen van bomen en onnodige verstoring van vleermuizen.

Ten aanzien van de tijdelijke inrichting is het niet mogelijk om met alleen bebording en markering de fietsers veilig voorrang te geven. We kiezen er daarom voor om de fietsoversteek op een plateau te leggen. Samen met de huidige uitbuiging van de Eikenlaan zorgt dit voor een extra snelheidsremmend effect op de oversteek. De middengeleiders worden verbeterd (maar niet verbreedt) zodat de fietser eventueel nog op kan stellen mocht dat nodig zijn. Het rode asfalt van het fietspad loopt over de oversteek door, om zo de oversteek extra te benadrukken. Dit doen we ook door het toepassen van bebording en markering. De oversteek wordt verder voorzien van extra verlichting. Samen met extra verlichting voor en na de oversteek willen we de zichtbaarheid van de fietsers verbeteren, zodat de automobilisten op de Eikenlaan de fietsers beter kunnen zien.



Afbeelding 4: tijdelijke inrichtingsvariant (3D-model) oversteek Eikenlaan met fietsers in de voorrang.



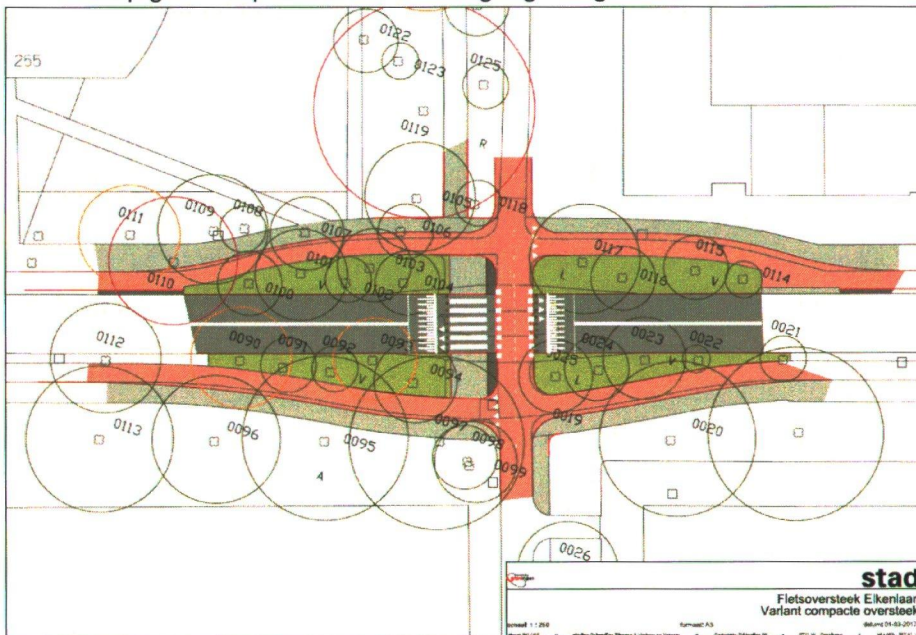
Afbeelding 5: tijdelijke inrichtingsvariant (3D-model) oversteek Eikenlaan met fietsers in de voorrang.

Afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring kiezen we na de tijdelijke situatie voor een definitieve inrichting.

De tijdelijke situatie functioneert voldoende → Definitieve inrichting met fietsers in de voorrang:

Als de oversteek in de tijdelijke situatie voldoende functioneert dan wordt het kruispunt na afloop van de pilot-periode definitief ingericht. Dit kan dan relatief snel plaatsvinden omdat er geen vergunningen nodig

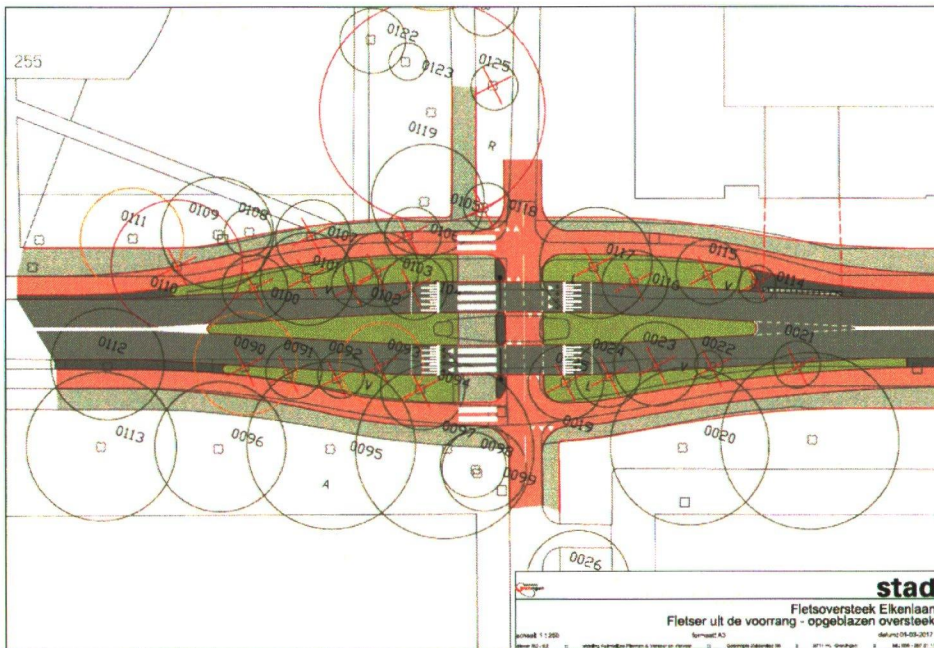
zijn. Wanneer fietsers voorrang hebben, hebben ze geen middenberm nodig omdat het niet noodzakelijk is om in het midden van de weg op te kunnen stellen. Hierdoor kan de uitbuiging van de Eikenlaan opgeheven worden en het rechte profiel ingepast worden. Bij deze inrichting worden er geen bomen gekapt en daarom scoort dit ontwerp goed vanuit het oogpunt van bomen en ecologie (verstoring vleermuizen). Hieronder is een voorlopig ontwerp van deze inrichting ingevoegd.



Afbeelding 6: inrichtingsvariant oversteek Eikenlaan met fietsers in de voorrang.

De tijdelijke situatie functioneert onvoldoende → Definitieve inrichting met fietsers uit de voorrang:
Mochten we tot de conclusie komen dat de voorrangssituatie niet goed functioneert dan wordt de situatie terug gedraaid door eerst terug te gaan naar de huidige inrichting. De reden hiervoor is dat het ten minste een half jaar kost om tot een definitief andere inrichting te komen met een 'opgeblazen' oversteek met voldoende opstelplek voor fietsers, vergelijkbaar met de oversteek Pleiadenlaan - Jaagpad. Een dergelijke ontwerp heeft namelijk tot gevolg dat veel bomen (ten minste 22) op dit kruispunt moeten worden gekapt, waaronder (potentieel) monumentale bomen. Dit zorgt voor een (zeer) negatief effect op ecologie omdat een belangrijke vleermuizenroute zwaar wordt verstoord. Voorgaande betekent dat er een BEA gemaakt moet worden, een kapvergunning aangevraagd moet worden, adequate maatregelen voor de vleermuizen genomen moeten worden en een ontheffing van de Wet Natuurbescherming aangevraagd moet worden. Deze laatste procedure neemt circa vier maanden in beslag. Het is overigens op voorhand niet zeker of deze ontheffing verkregen zal worden omdat onduidelijk is of er voldoende adequate maatregelen voor de vleermuizen zijn te treffen. Tijdige afstemming met de vergunningverlener (provincie) is dan noodzakelijk.

Hieronder is een ontwerp ingevoegd van een 'opgeblazen' inrichting waarin er voldoende opstelplek is voor fietsers aan de zijkanten en in de middenberm.



Afbeelding 7: inrichtingsvariant oversteek Eikenlaan met auto's uit de voorrang.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het onderhavige voorstel is tot stand gekomen door middel van een actief participatieproces met stakeholders. Wij hebben hiertoe afzonderlijke gesprekken gevoerd met o.a. wijkraden en fietsersbond en we hebben twee goed bezochte bewonersbijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de eerste bewonersbijeenkomst van 24 januari 2017 hebben we vooral geïnventariseerd en ideeën opgehaald. Dit hebben we verwerkt in een voorgesteld definitief ontwerp, welke we op 13 maart 2017 via de tweede bewonersbijeenkomst hebben gepresenteerd.

Tijdens beide bewonersbijeenkomsten zijn veel opmerkingen en suggesties achtergelaten. De beantwoording van alle via een reactieformulier ingediende reacties zijn opgenomen in het Reactierapport, welke als bijlage bij dit raadsvoorstel is gevoegd. Daarnaast zijn er tijdens de bewonersbijeenkomsten ook mondeling veel vragen en suggesties gemaakt welke van invloed zijn geweest op het ontwerp.

Op veel vragen hebben we een verduidelijkend antwoord kunnen geven. Een aantal suggesties en ideeën hebben we over kunnen nemen. Zo hebben we bij de inrichting van het park een aantal suggesties overgenomen, namelijk de realisatie van een vlindertuin en het plaatsen van fruitbomen. Ten aanzien van de inrichting van het fietspad en voetpad hebben we tegemoet kunnen komen aan de opmerkingen (en zorgen) over een veilige fietskruising in het park en de wens om het voetpad bij de tunnel onder de noordelijke ringweg naar de andere kant te verplaatsen, zodat het fietspad niet twee keer overgestoken hoeft te worden.

Veel zorgen zijn er bij de oversteek Eikenlaan vanuit het oogpunt van veiligheid en doorstroming. Door te kiezen voor een tijdelijke inrichting met een monitoringsplan komen we in belangrijke mate tegemoet aan deze zorgen.

Het participatieproces heeft een belangrijke meerwaarde opgeleverd voor de optimalisering van het definitief ontwerp. Wij denken dat het daarmee bijdraagt aan het maatschappelijk draagvlak voor de keuzes die in het ontwerpproces zijn gemaakt.

Financiële consequenties

In het raadsbesluit van 30-11-2016 is krediet verstrekt voor zowel de aanleg van het fietspad langs de noordelijke ringweg als voorliggend fietspad. In een eerder raadsbesluit is ook krediet verstrekt voor fietsvoorzieningen op de P+R terreinen, welke ook onderdeel uitmaakt van hetzelfde krediet (netwerkanalyse fietsmaatregelen). Het totale krediet bedraagt daarmee € 3.840.000,-.

Tabel: overzicht kredieten

	Raadsbesluit krediet	€
<i>Reeds beschikbare middelen:</i>		
Fietspad NRW, Slimme Routes Zernike en fietspad spoor, fietsvoorzieningen P+R terreinen	Rb. 29-10-2014, nr. 7a	3.090.000
Aanvullend krediet fietspaden NRW en Park Selwerd	Rb. 30-11-2016, nr 8c	750.000
Totaal beschikbare middelen		3.840.000

Binnen dit krediet worden diverse onderdelen uitgevoerd, waaronder het fietspad door Park Selwerd. In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel er voor de verschillende onderdelen is geraamd. Voor de uitvoering van het fietspad door Park Selwerd is rekening gehouden met € 1.000.000 (inclusief voorbereiding en toezicht). Doorrekening van het definitief ontwerp - inclusief de verschillende (tijdelijke) inrichtingen voor de Eikenlaan - laat zien dat deze maximaal op het geraamde bedrag uitkomt.

Overige consequenties

Bomen: Zie toelichting en tabel onder het kopje 'Argumenten en Afwegingen' en zie bijgevoegde Bomeneffectanalyse (BEA).

Wet Natuurbescherming:

Binnen het zoekgebied voor het opwaarderen van de fietsroute is uit extern ecologisch onderzoek gebleken dat verblijfplaatsen en een vliegroute aanwezig zijn, binnen de invloedssfeer van het voorgestelde tracé. Voor het aantasten van twee verblijfplaatsen van dwergvleermuis en een beperkte en tijdelijke verstoring van de vliegroute (tussen kap en herplant) wordt bij de Provincie Groningen ontheffing aangevraagd. Aangezien de bestaande vliegroute duurzaam wordt behouden en de verblijfplaatsen van een zeer algemene soort gecompenseerd worden, zal deze ontheffing naar verwachting door de Provincie kunnen worden verleend.

Tijdelijke inrichting oversteek Eikenlaan:

Nadeel van een tijdelijke inrichting is dat bij niet functioneren niet snel tot een definitieve inrichting met auto's in voorrang kan worden gekomen. Er wordt dan eerst terug gegaan naar de huidige inrichting. De tijdelijke inrichting brengt daarom extra kosten met zich mee, maar dit is binnen het beschikbaar gestelde budget haalbaar.

Vervolg

De tijdelijke oversteek Eikenlaan gaan we in augustus uitvoeren en in september/oktober monitoren. De uitkomsten van de monitoring worden aan de Raad ter kennis gesteld. Mocht er geconcludeerd worden dat de voorrangssituatie onvoldoende functioneert dan draaien we de voorrangssituatie weer terug. Indien de situatie daar nadrukkelijk om vraagt kan dit ook eerder zijn dan na afloop van de totale monitoringsperiode. Over het vervolgproces daarna (bij niet functioneren) zal de Raad tijdig geïnformeerd worden.

Na het Collegebesluit vragen we de noodzakelijke vergunningen aan; het verkeersbesluit, de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen en de ontheffing Wet Natuurbescherming. De afhandelingstermijn van deze laatste duurt circa vier maanden en die van de kapvergunning ca. drie maanden. Dat betekent dat we op zijn snelst in september kunnen beginnen met kappen van de bomen en aanleg van het fietspad. Bij eventueel bezwaar of beroep op de vergunning(en) zal dit vertragen. De werkzaamheden zullen enkele weken in beslag nemen. Tijdens de werkzaamheden zal er een tijdelijke omleidingsroute nodig zijn om de grote stroom fietsers goed op te kunnen vangen. Dit vereist extra communicatie. Als we precies weten wanneer we kunnen beginnen zullen we de werkzaamheden waar mogelijk proberen te plannen in verkeersluwe periodes. Mocht de gemeenteraad een ander besluit nemen dan voorgesteld dan kunnen de aangevraagde vergunningen zo nodig worden ingetrokken.

Lange Termijn Agenda

Het onderwerp staat geagendeerd conform de LTA.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. den Oudsten', with a horizontal line drawn underneath the signature.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

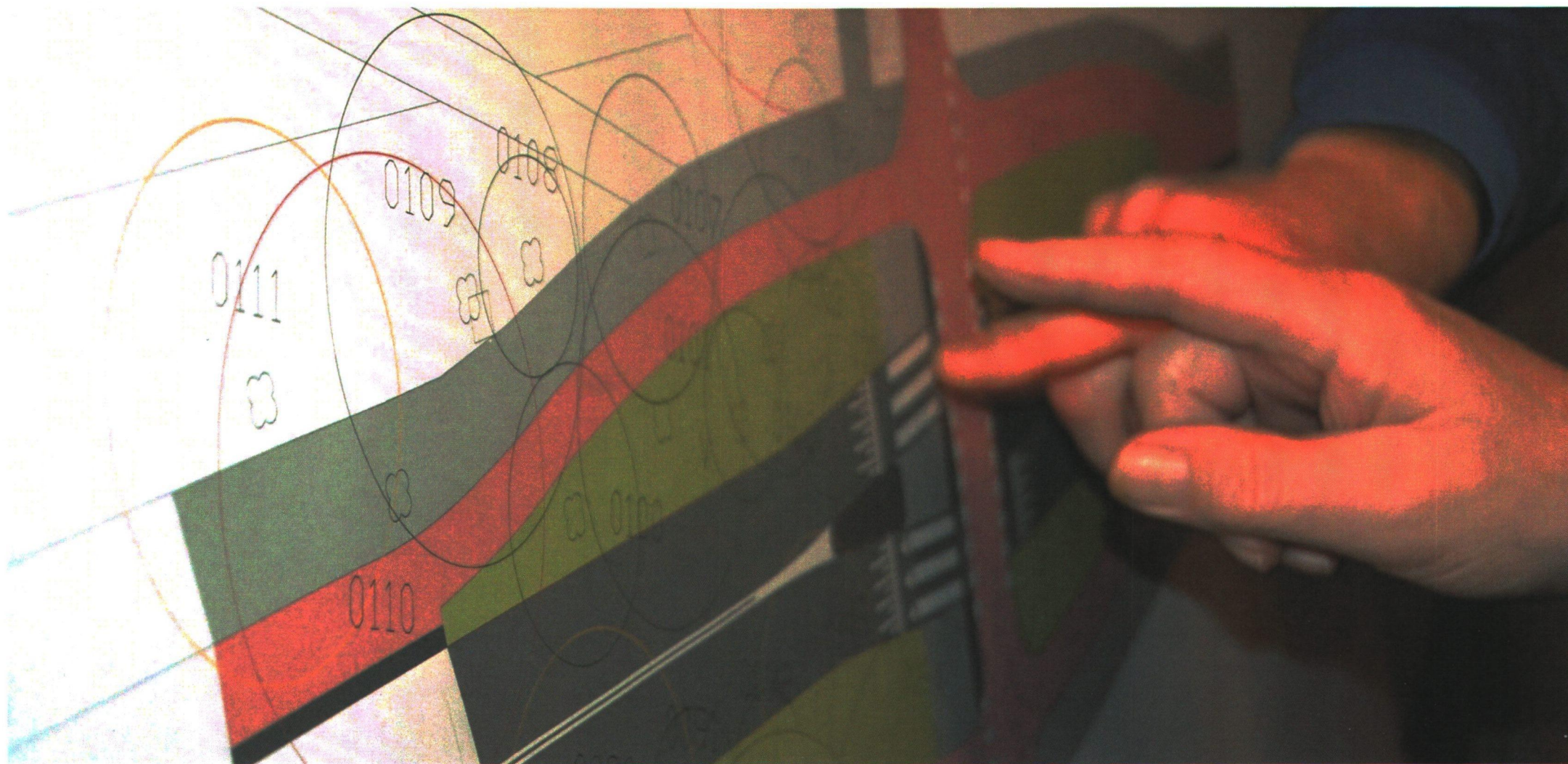
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Teesink', with a large circular flourish at the beginning.

de secretaris,
Peter Teesink

REACTIERAPPORT

FIETSPAD DOOR PARK SELWERD EN FIETSOVERSTEEK EIKENLAAN

APRIL 2017





Ostenveld
kinderen.

Compensatie
groen

Few erke
maakt m
Lidstucee

compensatie
groen.

Trimveld
Klinrekinderen

Wetgeving
Lidstucee

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	5
	Actieve dialoog.....	6
	Leeswijzer.....	6
2	Overzicht van reacties	9
A	Bewonersbijeenkomsten.....	9
	Bewonersbijeenkomst dinsdag 24 januari 2017	9
	Bewonersbijeenkomst maandag 13 maart 2017	10
B	Algemene reacties	11
	B1 Algemene reacties	11
	B2 Gedrag van fietsers	12
	B3 Allerlei.....	13
C	Inrichting van het fietspad door het park	14
	C1 Verbreding van het fietspad.....	14
	C2 Aansluiting op andere fietspaden in het park	14
	C3 Markeringen	16
D	Inrichting van voetpaden door het park	17
	D1 Voetpadenstructuur in het park	17
	D2 Kwaliteit van de voetpaden	18
	D3 Voetpaden als fietspaden	18
	D4 Overig.....	18

E	Groenvoorzieningen en ecologie in het park...19	
	E1 Functie van groen in het park.....	19
	E2 Groenvoorzieningen bij fiets- en voetpaden	19
	E3 Bomen in het park	20
	E4 Dieren in het park	22
F	Voorzieningen in het park.....	23
	F1 Verlichting.....	23
	F2 Voorzieningen.....	23
G	Overige aandachtspunten.....	24
H	Inrichting oversteek Eikenlaan	26
	H1 Voorrangregeling.....	26
	H2 Verkeersveiligheid	26
	H3 Verkeersdrukke op de Eikenlaan	27
	H4 Groen	28
	H5 Voetgangers bij de Eikenlaan	29
I	Voorgestelde alternatieven oversteek Eikenlaan..	30
	I1 Aanpassingen op de Eikenlaan	30
	I2 Alternatieve routes.....	30
	I3 Alternatieve oversteekmethodes.....	30
3	Conclusie.....	37
4	Indexlijst	39

VOORLOPIG ONTWERP

Fietspad door park Selwerd en fietsoversteek Eikenlaan



LEGENDA

- BOMEN GROOTE
- BOMEN MIDDEN GROOTTE
- BOMEN KLEINE GROOTTE



FIETS

1 INLEIDING

Nergens ter wereld fietsen zoveel mensen als in Groningen. Maar liefst 60% van alle verkeersbewegingen gebeurt op de fiets. Al decennia lang speelt de fiets een hoofdrol in het leven van mensen in de stad. Groningen heeft een lange traditie van goed en helder fietsbeleid. Die traditie wil het gemeentebestuur van Groningen voortzetten om de stad economisch vitaal, bereikbaar en gezond te houden. Daarvoor geeft het gemeentebestuur ruimte aan de fiets. Met het groeiend aantal inwoners in de stad, neemt ook het aantal fietsers toe. Om Groningen als fietsstad uit te breiden zijn duidelijke keuzes nodig.

In 2013 is de gemeente begonnen met de promotie van twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike Campus, de zogenaamde Slimme Routes. Deze alternatieve routes via het Jaagpad langs het Reitdiep en door park Selwerd zijn sneller, want zonder verkeerslichten, en veel aantrekkelijker. Vooral de Slimme route via park Selwerd is inmiddels erg populair: dagelijks maken ruim 17.000 fietsers gebruik van deze route. In 2014 heeft de gemeenteraad besloten een aantal knelpunten langs deze route op te lossen, zoals het verkeersveilig maken van de fietsoversteek over de Eikenlaan. Bovendien worden de bestaande Slimme Routes in het kader van het Rijksprogramma *Beter Benutten* doorgetrokken naar het Hoofdstation. Het doortrekken van de routes heeft mogelijk tot gevolg dat in de toekomst meer studenten voor de fiets zullen kiezen in plaats van voor de bus. Om deze fietsers veilig en comfortabel van de binnenstad naar Zernike te laten fietsen, wordt het fietspad door park Selwerd aangepakt.

Voortraject

Tijdens een aantal bewonersbijeenkomsten in juni 2016 heeft de gemeente samen met de bewoners van Paddepoel en Selwerd gekeken welke alternatieve routes mogelijk zijn voor het fietspad door park Selwerd. De resultaten van deze bijeenkomsten zijn in november 2016 voorgelegd aan de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft toen alle voorgestelde alternatieven overwogen en de definitieve route vastgesteld: het fietspad wordt aangepakt door het huidige fietspad door park Selwerd naar vier meter te verbreden. Omdat dit fietspad onderdeel is van de Slimme Routes heeft de gemeenteraad ook vastgesteld dat fietsers op dit fietspad voorrang krijgen.

De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het tracé geen uitspraken gedaan over de precieze ligging van het fietspad in het park. De inrichting van de oversteek bij de Eikenlaan is door de gemeenteraad ook niet vastgesteld, met uitzondering van het besluit fietsers voorrang te geven. Om het fietspad in het park en de oversteek bij de Eikenlaan zo goed mogelijk in te richten, is besloten het gesprek aan te gaan met de buurtbewoners.

Actieve dialoog

Over de mogelijke inrichtingen van het fietspad en de oversteek Eikenlaan is met de buurt en andere belanghebbenden een actieve dialoog gevoerd. In de praktijk betekent dit dat we direct aanwonenden van het park hebben uitgenodigd om hen over de mogelijkheden en voorwaarden in te lichten en om hun reacties en suggesties te vragen. Met de bezoekers van de inloopbijeenkomst hebben we geschetst. Tijdens een tweede bijeenkomst is het voorlopige ontwerp van het fietspad door het park en de tijdelijke inrichting van de oversteek Eikenlaan gepresenteerd. Beide bijeenkomsten bestonden uit een kleinschalige informatiemarkt, waar bezoekers reacties konden achterlaten.

Leeswijzer

Dit rapport bevat het antwoord van de gemeente Groningen op de verschillende reacties op het fietspad door park Selwerd en de oversteek Eikenlaan. De bijdragen zijn door de gemeente in een tabelvorm gegoten. Elke vraag, opmerking en suggestie wordt individueel behandeld. Vergelijkbare opmerkingen zijn samengevoegd en van één antwoord voorzien. De personen die een reactie hebben ingediend, hebben allemaal een nummer gekregen. Die nummers zijn terug te vinden in het rapport. Het rapport sluit af met een conclusie op grond van alle ingediende reacties.

Wat houdt 050 Groningen Fietsstad in?

Groningen is een echte fietsstad. De fiets is voor jong en oud het meest gebruikte vervoersmiddel in de stad. Maar terwijl het steeds drukker wordt en het aantal fietsers nog altijd toeneemt, wordt de beschikbare ruimte niet groter. Toch wil de gemeenteraad letterlijk en figuurlijk ruimte geven aan de fiets.

Wat wordt er precies gedaan?

De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan het ontwikkelen van de stad. Daarom gaat Groningen door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. We gaan onder meer de volgende dingen doen:

- Ondergrondse fietsenstalling voor 5.000 fietsen bij het Hoofdstation;
- Verwarmde fietspaden zodat deze in de winter duurzaam en natuurlijk sneeuwvrij zijn;
- Slimmere verkeerslichten;
- Betere fietsverbindingen tussen P+R terreinen en stations;
- Auto's en fietsers scheiden in het hoofd fietsnetwerk;
- Nieuwe fietsenstalling bij de Vismarkt/Haddingestraat;
- Korreweg inrichten als fietsstraat in samenhang met de plannen voor Oosterhamriktracé en Gerrit Krolbrug;
- Slimme Route naar Zernike verbeteren en doortrekken naar het Hoofdstation.

Deze en andere voorbeelden van hoe de stad meer ruimte geeft aan de fiets staan beschreven in de Fietsstrategie 2015-2025 en het Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie Groningen 2015-2025. Beide zijn te vinden op www.groningenfietsstad.nl/fietsstrategie.

Wat zijn de Slimme Routes?

De Slimme Routes zijn alternatieve fietsroutes van en naar Zernike Campus. De Slimme Routes zijn via het Jaagpad langs het Reitdiep en door park Selwerd. Deze routes zijn zo ingericht dat fietsers zo snel mogelijk het traject kunnen afleggen en zijn zonder verkeerslichten. De Slimme Route door park Selwerd is inmiddels zo populair de dagelijks ruim 17.000 fietsers ervan gebruik maken. In 2014 heeft de gemeenteraad besloten een aantal knelpunten op deze route op te lossen, waaronder het verkeersveiliger maken van de fietsoversteek Eikenlaan.

Het doortrekken van de Slimme Routes heeft mogelijk tot gevolg dat in de toekomst mogelijk meer studenten voor de fiets zullen kiezen in plaats van voor de bus. Onderzoek van de RUG heeft aangetoond dat een kwart van de studenten die nu met de bus naar Zernike Campus reist, de fiets zou willen gebruiken wanneer duidelijk is welke route men kan fietsen.



2 OVERZICHT VAN REACTIES

De gemeente Groningen heeft begin 2017 twee bijeenkomsten georganiseerd. Deze bijeenkomsten hadden het doel aanwonenden en belanghebbenden zo goed mogelijk mee te nemen in het ontwerpproces. De reacties in tekst en beeld van de eerste bijeenkomst dienden als input voor de voorlopig definitieve ontwerpen van het fietspad door park Selwerd en de oversteek Eikenlaan, die tijdens de tweede bijeenkomst zijn gepresenteerd.

In dit hoofdstuk worden alle reacties behandeld. We beginnen met een korte beschrijving van de twee bijeenkomsten en de meest genoemde thema's per bijeenkomst. Vervolgens komen alle reacties per onderwerp aan bod. Elke persoon die een reactie heeft achtergelaten, heeft een nummer gekregen. De nummers 1 tot en met 74 zijn reacties van tijdens de eerste bijeenkomst. De nummer 101 tot en met 113 zijn reacties naar aanleiding van de tweede bijeenkomst.

A BEWONERSBIJEENKOMSTEN

Bewonersbijeenkomst dinsdag 24 januari 2017

Op dinsdag 24 januari 2017 tussen 16:00 en 19:00 vond de eerste bewonersbijeenkomst plaats over de inrichting van het fietspad door park Selwerd en de inrichting van de fietsoversteek Eikenlaan. De bijeenkomst had een inloopkarakter: tussen de genoemde tijden mochten genodigden en belanghebbenden langskomen om zich te laten informeren en om hun suggesties en ideeën achter te laten. De omgeving kreeg de kans mee te denken over de praktische invulling van de fietsroute door het park en de oversteek Eikenlaan. In totaal zijn er 68 mensen geweest.

De meeste reacties hebben betrekking op de fietsoversteek Eikenlaan. Een groot deel van de bezoekers uit zorgen over de vastgestelde voorrangssituatie. De drukte en verkeersveiligheid op de Eikenlaan is daarbij ook een veel genoemde zorg. De reacties bevatten alternatieve ontwerpen voor de fietsoversteek, waarbij een fietsbrug, een fietstunnel en een fietsrotonde meermalen worden genoemd. Met betrekking tot het fietspad door het park bevatten de reacties veel zorgen over de plek van de voetganger en de voetpadenstructuur in het park. Bezoekers onderstrepen het belang van groen in de buurt en benadrukken compensatie voor het groen dat moet verdwijnen door het fietspad. Met betrekking tot de daadwerkelijke inrichting van het fietspad zijn de meest genoemde thema's de verbreding van het fietspad, de aansluitingen van overige fietspaden op het fietspad door het park en de markeringen op het fietspad.

Bewonersbijeenkomst maandag 13 maart 2017

Op maandag 13 maart tussen 16:00 en 19:00 was de tweede bewonersbijeenkomst, waarin het voorlopig definitieve ontwerp van het fietspad door het park en de tijdelijke inrichting van de fietsoversteek Eikenlaan aan de bewoners werd gepresenteerd. Ook deze bijeenkomst had een inloopkarakter. De bijeenkomst was bedoeld om de bewoners te informeren over de plannen en om uitleg te geven over ontwerpkeuzes. Aanvullende reacties en suggesties op de plannen waren tijdens deze bijeenkomst welkom. Waar mogelijk zijn deze opmerkingen meegenomen in het definitieve ontwerp. In totaal zijn er 80 mensen geweest.

De reacties van bezoekers tijdens deze bijeenkomst liepen uiteen. De voorrangssituatie bij de fietsoversteek Eikenlaan is nog steeds een bron van grote zorgen voor menig bezoeker. Ook de plek van de voetganger in het park wordt door meerdere bezoekers aangekaart. Men vraagt ook aandacht voor thema's als het gedrag van fietsers, het strooibeleid en de aangrenzende fietspaden. Tot slot wordt de suggestie gedaan een naam voor het fietspad te bedenken. Een deel van de bezoekers geeft aan de plannen goed te vinden.

B ALGEMENE REACTIES

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
B1	Algemene reacties		
B1.1	Wil de gemeente overwegen om dergelijke bijeenkomsten eens in de moskee te organiseren?	1	We nemen uw voorstel in overweging bij eventuele inloopbijeenkomsten in de toekomst.
B1.2	Ik vind dit een prima plan!	5	Dank voor uw reactie.
B1.3	Als vertegenwoordiger van de Selwerd3 flat aan de Duindoornstraat, zijn wij het compleet eens met en steunen de 311 inwoners de plannen van de gemeente voor zowel de uitbreiding van het fietspad als de voornemens om van de kruising Eikenlaan een fietsvoorrangsweg te maken.	7	Dank voor uw reactie.
B1.4	Het is een verstandige oplossing gebruik te maken van het bestaande fietspad en de bestaande voetpaden te laten voortbestaan.	101	Dank voor uw reactie.
B1.5	Is het een idee om het enorm drukke fietspad een eigen naam te geven?	106	Bedankt voor uw suggestie, dit is een goed idee. Het fietspad heeft geen officiële naam. Hiervoor dienen we een in verzoek bij de straatnamencommissie van de gemeente. Zij zullen dan formeel een naam toekennen aan dit fietspad.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
B1.5	In Groningen staan fietsers op de eerste plaats. Dan komen de dieren en de bomen, tenslotte het verkeer c.q. de mensen die de Eikenlaan nodig hebben om van A naar B te komen. Met de huidige plannen wordt het een chaos en het is wachten op de eerste ongelukken.	109	Kenmeren voor een stad als Groningen is dat beperkte ruimte met veel partijen wordt gedeeld. Dat geeft frictie. Het gemeentelijke bestuur probeert rekening te houden met alle gebruikers, maar heeft gekozen om op dit moment meer ruimte te geven aan de fiets. In het kader van de Slimme Routes en de Fietsstrategie 2015-2025 worden in de hele stad fietspaden aangepakt of aangelegd. De gemeenteraad heeft in 2015 het uitvoeringsprogramma als onderdeel van de Fietsstrategie 2015-2025 vastgesteld.
B1.6	Wordt het strooi beleid aangepast zodat ook het fietspad van de wijk naar de moskee wordt gestrooid?	110	In Groningen worden hoofdroutes gestrooid. Het fietspad langs de moskee is een onderdeel van de nevenstructuur van het fietsnetwerk en wordt om die reden niet gestrooid. Dit fietspad zal ook in de toekomst onderdeel blijven van de nevenstructuur en om die reden niet worden gestrooid door de gemeente. In de toekomst zal een nieuw fietspad worden aangelegd langs de noordelijke ringweg, vanaf de Iepenlaan naar het park. Deze oost-west verbinding zal een hoofdroute worden en wordt dan ook gestrooid. Deze fietsverbinding biedt in de winter een veilig alternatief voor fietsers die het park willen doorkruisen.
B2	Gedrag van fietsers		
B2.1	Verbied gebruik van smartphone en oordopjes op de fiets.	4	Het gedrag van fietsers is een bekend probleem en geldt niet alleen voor de stad Groningen. Het is ook een probleem dat we binnen dit project niet kunnen oplossen.
B2.2	Fietsers rijden vaak zonder verlichting.	17, 108	Het gedrag van fietsers is een bekend probleem, welke niet alleen geldt voor de stad Groningen. Het is ook een probleem wat we binnen dit project niet kunnen oplossen.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
B3	Allerlei		
B3.1	<p>De brief naar de bewoners vond ik niet zo duidelijk. Wat was precies de bedoeling van deze bijeenkomst? Ik heb dat nu begrepen: ontwerpeisen ophalen bij de bewoners/gebruikers om daar vervolgens een opzet voor een nieuw ontwerp mee te maken. Geef in de brief meer informatie over het traject/proces/toekomstige stappen. Dat vond ik nu onduidelijk.</p> <p>Dan is ook duidelijk hoe ik in een later stadium weer een bijdrage kan leveren en welke dat dan is. Eén alinea met uitleg kan al genoeg zijn.</p>	6	Dank voor uw suggestie. We zullen erop letten dat bewonersbrieven in het vervolg voldoende informatie verschaffen.
B3.2	Lantaarnpalen in de buurt doen het soms niet.	17	Defecte lantaarnpalen vallen onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Stadsbeheer. Meldingen kunt u doen via het Loket Beheer en Verkeer, bereikbaar via telefoonnummer 14-050 of via gemeente.groningen.nl/gebreken-en-overlast-melden .
B3.3	In het park staat een kunstwerk met schoenen vlak langs het fietspad. Wat gebeurt er met dit kunstwerk?	102	Het kunstwerk komt terug in het definitieve ontwerp. Ons voorstel is om het kunstwerk een meer prominente plek in het park te geven. Een mogelijke plek is het middeneiland van de kruising van de fietspaden in het park. Dit is waar het fietspad door het park en het fietspad vanaf de Morgensterlaan-Spirealaan elkaar kruisen.
B3.4	De tijd zal het leren!	104	Dank voor uw reactie.

C INRICHTING VAN HET FIETSPAD DOOR HET PARK

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
C1	Verbreding van het fietspad		
C1.1	Verbreed het fietspad richting de huizenkant. Zorg dat het voetpad bij het park blijft horen, bijvoorbeeld door hogere begroeiing tussen het voetpad en het fietspad.	14, 46	Waar mogelijk verbreden we het fietspad richting de huizen in Selwerd. Het huidige fietspad wordt verbreed tot vier meter, waarbij we zoveel mogelijk bomen proberen te sparen. Hierdoor kan het ook zijn dat het fietspad in het park op sommige plekken richting Paddepoel wordt verbreed.
C1.2	Het fietspad is breed genoeg. Fietsers hoeven slechts rekening te houden bij het elkaar passeren (als het toch moet, dan het bestaande fietspad verbreden).	18	De gemeenteraad heeft in november 2016 vastgesteld dat het huidige fietspad door park Selwerd wordt verbreed naar vier meter. Het huidige fietspad is niet breed genoeg om de grote aantallen van 15.000 tot 18.000 fietsers per dag veilig en comfortabel te laten passeren. Daarvoor is een breder fietspad nodig. Daarnaast sorteren we met de verbreding van dit fietspad voor op toekomstige ontwikkelingen.
C2	Aansluiting op andere fietsenpaden in het park		
C2.1	Neemt de gemeente ook het fietspad/wegvak voor de (nieuwbouw) moskee integraal mee in dit project?	16	Dit project heeft betrekking op het fietspad door het park dat loopt vanaf de Eikenlaan tot aan de Crematoriumlaan. Het fietspad voor de moskee valt buiten de grenzen van dit project. Om die reden nemen we het fietspad voor de moskee hierin niet mee.
C2.2	Hoe denkt de gemeente een veilige oversteek te creëren voor de kruisende fietsers uit Paddepoel die Selwerd in willen. Betreft fietsers die het fietspad voor de moskee langs gebruiken.	16, 103	In het huidige ontwerp is de oversteek in het park ingericht met een opstelplaats in de middenberm. Daardoor hoeven de fietsers vanuit Paddepoel richting Selwerd niet in één keer het hele fietspad over te steken. Dit komt de oversteekbaarheid van het fietspad ten goede.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
C2.3	Kruisende fietsers komen in het park ook van rechts en hebben daarom voorrang. Het fietspad richting de Ranonkelstraat, parallel aan de noordelijke ringweg, komt op een beetje onhandige manier haaks uit op het fietspad. Zorg dat het met een bredere invoegstrook recht op het fietspad uitkomt.	57	Het fietspad vanaf de Ranonkelstraat het park in is onderdeel van de aanpak fietspad langs de noordelijke ringweg. De aansluiting van het fietspad is in het nieuwe ontwerp verbeterd. De voorrangregels worden hier aan de hand van wegmarkeringen aangegeven. Het uitgangspunt is dat het fietspad door het park vanaf de Eikenlaan tot de Crematoriumlaan voorrang heeft op alle overige verkeer.
C2.4	De dubbele oversteek bij het fietspad in het park is een goede oplossing.	107	Dank voor uw reactie.
C2.5	Wordt het fietspad langs het zwembad ook aangepakt? Daar zitten nu vervelende fietsdrempels en is het asfalt slecht door de boomwortels.	110	Dit project heeft betrekking op het fietspad door het park dat loopt vanaf de Eikenlaan tot aan de Crematoriumlaan. Het Wilgenpad, het fietspad langs het zwembad, valt buiten de grenzen van dit project. Om die reden wordt dit fietspad niet met de aanpak van het fietspad door park Selwerd meegenomen. Schade aan het fietspad kunt u doorgeven aan het Loket Beheer en Verkeer, bereikbaar via telefoonnummer 14-050 of via gemeente.groningen.nl/gebreken-en-overlast-melden .

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
C3	Markeringen		
C3.1	<p>Zorg voor in- en uitvoegstroken voor fietsers en genoeg uitwijkruimte in geval van opstoppingen.</p> <p>Overweeg om verkeersborden te gebruiken, zoals stopborden, waarschuwborden net zoals voor autoverkeer. Denk ook aan markering op het fietspad bij gevaarlijke situaties.</p>	4	<p>Wanneer het fietspad vier meter breed is, hebben fietsers voldoende ruimte om in- en uit te voegen en om elkaar te passeren. Voor aangrenzende fietspaden geldt dat het fietspad door park Selwerd vanaf de Eikenlaan richting Zernike (en andersom) voorrang heeft. Dit wordt door middel van markering in de vorm van haaiantanden aangegeven. Daarnaast krijgt het fietspad door park Selwerd een as-markering (streep in het midden van het fietspad) zodat voor fietsers duidelijk is welk gedeelte van het fietspad voor hen is.</p> <p>Bebording bij onderlinge fietspaden is niet noodzakelijk. Bovendien proberen we zoveel mogelijk vervuiling door palen en borden in het park te voorkomen.</p>
C3.2	<p>Bij de kruising Crematoriumlaan staan onverwacht twee witte paaltjes waar je makkelijk tegenaan fietst. Maak hier één paaltje van of zet grotere palen neer die beter zichtbaar zijn.</p>	57	<p>In het ontwerp zijn de genoemde paaltjes vervangen door fietsvriendelijke paaltjes. Deze paaltjes zijn flexibel, waardoor deze omklappen wanneer een fietser er tegenaan fietst. De kans op ernstige ongelukken neemt daarmee af. De paaltjes worden vanaf beide kanten ingeleid met een witte markering, zodat voor fietsers duidelijk wordt dat er paaltjes aankomen.</p>
C3.3	<p>Hoe gaat het met de bewegwijzering van het Pieterpad nu de voetpadenstructuur deels wordt gewijzigd?</p>	110	<p>De wijzigingen in het park zorgen niet voor wijzigingen in de route en bewegwijzering van het Pieterpad. Deze blijft gelijk.</p>

D INRICHTING VAN DE VOETPADEN IN HET PARK

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
D1	Voetpadenstructuur in het park		
D1.1	In de tunnel bij de Plataanlaan (ringweg) ligt alleen aan de oostzijde een (breed) trottoir; aan de westzijde ligt niets. Hierdoor worden voetgangers gedwongen het fietsverkeer te kruisen als wij naar het parkeerterrein van het crematorium of naar de Paddepoelsterweg willen. Dit levert enkele uren per werkdag een gevaarlijke en onveilige situatie op voor voetgangers en fietsers. De oplossing hiervoor zou zijn door in de tunnel aan de westzijde een trottoir aan te brengen en het trottoir aan de oostzijde te versmallen tot ca. 2 meter. Dit is een relatief goedkope oplossing.	2, 59	<p>In het ontwerp is de fiets- en voetpaden structuur in de tunnel onder de Plataanlaan omgedraaid. Dit betekent dat het voetpad aan de westkant (kant van Paddepoel) komt te liggen. Het fietspad in de tunnel wordt versmald naar vier meter en het huidige voetpad wordt opgeheven en wordt ingericht als ecologische zone, waardoor een groenverbinding ontstaat.</p> <p>Het effect hiervan is dat de voetgangers uit het park rechtstreeks richting Zernike kunnen lopen (en andersom) zonder daarbij meerdere keren het fietspad te kruisen.</p>
D1.2	Creëer in het park goede en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers. De fietsers in colonne zijn gevaarlijk om te doorkruisen als voetganger. Denk bijvoorbeeld aan zebrapaden op het fietspad en een vluchtheuvel waar voetgangers kunnen wachten om het volgende fietspad over te steken.	14, 19, 27, 31, 60	De kruising in het park wordt voorzien van een vluchtheuvel voor voetgangers om de oversteekbaarheid te verbeteren. Voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) leggen we in principe alleen aan over gebiedsontsluitingswegen, waar het onderlinge snelheidsverschil groot is. Een zebrapad over een fietspad levert schijnveiligheid op. Goed uitkijken daarbij blijft altijd noodzakelijk.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
D2	Kwaliteit van de voetpaden		
D2.1	Het voetpad verouderd. Het hobbelt lastig voor scootmobielen, dus neem dit mee in de aanpak van het fietspad.	42	Op de plaatsen waar het voetpad door de aanleg van het fietspad moet worden aanpast, zullen wij het voetpad aanpakken. De overige locaties in de stad vallen onder de verantwoordelijkheid van de afdeling Stadsbeheer. Meldingen met betrekking tot stadsbeheer kunt u doorgeven aan het Loket Beheer en Verkeer, bereikbaar via telefoonnummer 14-050 of via gemeente.groningen.nl/gebreken-en-overlast-melden.
D3	Voetpaden als fietspaden		
D3.1	Veel voetpaden het park in worden als fietspad gebruikt. Zorg dat deze paden slecht toegankelijk worden voor fietsers door versperringshekken te plaatsen.	14	Maatregelen als versperringshekjes op voetpaden maken het park ontoegankelijk voor anders mobielen als bijvoorbeeld scootmobielen. Hierdoor is het plaatsen van dergelijke hekjes niet mogelijk. Wel gaan we onderzoeken of andere maatregelen mogelijk zijn om fietsers beter te attenderen op het feit dat men op voetpaden fietst.
D3.2	Het pad langs de vijver is een voetpad, maar wordt door veel fietsers gebruikt als fietspad. Ook de voetpaden vanaf de Spirealaan worden vaak als fietspaden gebruikt. Het voorstel is om van deze voetpaden fietspaden te maken en zorg dat deze nieuwe fietspaden aansluiten op het fietspad door het park.	56, 57, 58, 61, 62, 63	Wanneer de voetpaden in fietspaden veranderen en daarmee voetpaden verdwijnen, wordt het park slechter toegankelijk voor voetgangers. Het park is op verschillende manieren te bereiken voor fietsers. Het gedrag van fietsers, in dit geval over voetpaden fietsen, is een bekend probleem dat niet alleen geldt voor Groningen. Het is ook een probleem dat we niet binnen dit project kunnen oplossen.
D4	Overig		
D4.1	Maak vanaf het parkeerterrein bij de Parrel een overdekt voetpad richting de moskee. De overdekking kan worden gedaan door middel van een klimplant.	9	De overdekking van het voetpad vanaf de Parrel richting de moskee is niet realiseerbaar omdat dit te kostbaar is.

E GROENVOORZIENINGEN EN ECOLOGIE IN HET PARK

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
E1	Functie van het groen in het park		
E1.1	Park Selwerd is een belangrijke schakel tussen natuur in de stad en buiten de stad. De fietstunnel bij crematorium zou natuurvriendelijk moeten worden ingericht. Verbinding met Noorderbegraafplaats via Sleedoornpad is ook heel belangrijk. Die kan wellicht versterkt worden.	15	De fietstunnel bij het crematorium wordt aan een zijde voorzien van een groene strook om de ecologische verbinding te maken tussen de gebieden.
E2	Groenvoorzieningen bij fiets- en voetpaden		
E2.1	Creëer in het park de beleving van een 'laan'. Bomen met onderbreking. Pas dit ook toe na de fietstunnel bij de Kerklaan.	47	In het huidige ontwerp wordt de laanstructuur rondom het fietspad zoveel mogelijk behouden, versterkt en waar nodig hersteld. Bovendien worden de te compenseren bomen geplaatst rondom en langs het fietspad waardoor de beleving van een laan wordt versterkt. Op sommige plekken in het park is echter een onderbreking van de laanstructuur zodat het fietspad met de bomen in mindere mate een afscheiding vormt in het park. Door deze onderbreking wordt af en toe een visuele connectie gelegd met de andere kant van het park, waardoor het fietspad meer een onderdeel van het park wordt.
E2.2	Een laag groen tussen het voetpad en het fietspad is een goed idee.	74	In het huidige ontwerp wordt de laag onderbegroeiing tussen het fietspad en het voetpad sterker gemaakt. De bestaande gaten worden opgevuld met nieuwe struiken.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
E2.3	Kan er aan de rand van de nieuwe berm ter hoogte van flatgebouw Spirealaan 62 – 120 een heg geplaatst worden? Vergelijkbaar met de situatie zoals bij het andere flatgebouw. Dat is misschien mooier. Als dit mogelijk is, zou dit dan in overleg met de VvE kunnen?	110	Een haag aan de rand van de nieuwe berm is een mogelijkheid. In het huidige ontwerp is hiervoor ruimte. Het voorstel om dit via de VvE te realiseren, moedigen wij aan. Bij de naastgelegen flat staat de haag op het perceel van de flat en wordt het beheer door de VvE verzorgd. Een vergelijkbare situatie lijkt ons geschikt voor het flatgebouw Spirealaan 62-120.
E3	Bomen in het park		
E3.1	De bomen genummerd 0185 en 0186 in de kaart zijn jonge bomen, die extreem snel hoog worden. Verwijderen s.v.p.	31	In het huidige ontwerp moeten deze twee bomen wijken voor het fietspad. De bomen worden wel vervangen door nieuwe kleinere bomen die na verloop van tijd zullen uitgroeien tot grotere bomen.
E3.2	Het vak met oranje bomen in de kaart is overvol. Die bomen nemen licht weg.	31	De oranje gemarkeerde bomen blijven in het huidige ontwerp bestaan vanwege hun grote ecologische waarde. De bomen fungeren als verblijfplaats en vliegrouete voor vleermuizen in het park.
E3.3	Het voetbalveldje is zelden in gebruik. Minstens de helft ervan zou mooi kunnen dienen voor compensatie van groen.	67, 68	De voetbalveldjes bij het park worden gebruikt door Loopgroep Astrea, voetbalvereniging Mamio en enkele scholen in de omgeving. Hiervoor zijn gebruikersovereenkomsten gesloten. Daardoor is het betrekken van deze velden bij het park voor groencompensatie geen optie. In het huidige ontwerp zijn wel extra groen en extra onderbegroeiing opgenomen langs het hek ter hoogte van het voetbalveld.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
E3.4	Groen is belangrijk en moet gecompenseerd worden.	48, 69, 70, 71	<p>Voor elke boom die in het park gekapt wordt om het fietspad aan te leggen, komt er rondom het fietspad een boom terug. Zo compenseren we alle bomen 1:1.</p> <p>Voor de overige groenstructuur geldt dat deze waar nodig wordt aangevuld en versterkt. Dit gebeurt bijvoorbeeld door een haag tussen het fietspad en het voetpad aan te leggen. De gaten in de huidige haag worden opgevuld en de haag wordt robuuster aangezet met verschillende ecologische verantwoorde soorten. Deze haag heeft de belangrijke functie het voetpad van het fietspad te scheiden, zodat jonge kinderen of honden niet zomaar het fietspad op kunnen rennen.</p> <p>Door middel van beplanting in het park proberen we het fietspad zo veel mogelijk in te bedden in het park, waardoor een geheel ontstaat. Dit doen we door bijvoorbeeld de randen van het park, langs de flats, te voorzien van extra beplanting waardoor niet het fietspad de rand van het park vormt.</p> <p>De verschillende soorten beplanting worden zorgvuldig gekozen, waarbij het ecologische belang van het park bepalend is. Bovendien zorgen we voor beplantingslagen in verschillende hoogtes voor meer diversiteit en soortenrijkdom in het park. Naast het ecologische belang wordt de beplanting ook afgestemd op de beleving van de mensen in de buurt. Dit doen we door soorten te kiezen waarop vlinders afkomen, maar ook door een bloemrijk grasland aan te leggen en een aantal fruitbomen te plaatsen.</p>

			Al deze genoemde maatregelen betekenen dat het groen niet alleen 1:1 wordt gecompenseerd, maar betekent ook dat extra beplanting wordt toegevoegd om het fietspad onderdeel te maken van het park en om de groenstructuur voor zowel de ecologie als voor de mens te verbeteren.
E4	Dieren in het park		
E4.1	De aangegeven verblijfplaatsen en vliegroutes van de ransuilen zijn beperkt. Ook in andere bosschages en struiken zitten deze uilen regelmatig.	27, 49	In het huidige ontwerp houden we rekening met de verblijfplaatsen en de vliegroutes van de dieren in het park. Waar bomen of ander groen moet wijken voor het fietspad, wordt in het park gecompenseerd.

F VOORZIENINGEN IN HET PARK

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
F1	Verlichting		
F1.1	Zorg voor meer verlichting op de donkere paden.	18	Het fietspad wordt net als andere fietspaden in de stad verlicht. In het park moeten we rekening houden met de dieren die er leven en de invloed van verlichting.
F2	Voorzieningen		
F2.1	Er zouden meer vuilnisbakken mogen in het park.	8	In 2013 is besloten het aantal prullenbakken in de wijk te verminderen of te herschikken, omdat er meer hondenpoepbakken zijn geplaatst. Hierdoor is een aantal prullenbakken verdwenen. De afdeling Stadsbeheer wil in overleg met de buurt meer vuilnisbakken plaatsen. Waar deze vuilnisbakken precies moeten komen te staan, zal samen met de buurt worden besloten.
F2.2	Wellicht voor in de nabije toekomst: een theehuis in het park. Kleinschalig maar goed toegankelijk voor de vele bewoners in de omliggende wijken. Eventueel gerund door de bewoners van de wijken.	8	Een theehuis is een goed initiatief vanuit de buurt. De afdeling Stadsbeheer van de gemeente kan een theehuis niet exploiteren of het gebouwtje onderhouden. U kunt het initiatief voor een theehuis indienen bij het gebiedsteam, via gemeente.groningen.nl/goed-idee-voor-uw-wijk-indienen .
F2.3	Van het inrichtingsplan 2012 is nog niet alles gerealiseerd, bijvoorbeeld de Vlindertuin. Als compensatie zou dat soort dingen alsnog kunnen worden gerealiseerd.	15, 114	De aanleg van een vlindertuin wordt meegenomen in het huidige ontwerp. Een deel van het park wordt ingericht met vlinderstruiken en andere planten die vlinders naar het park trekken.
F2.4	Maak buitenfitness mogelijk in het park.	64	Op meerdere plaatsen in de stad wordt buitenfitness gefaciliteerd. Park Selwerd zou hiervoor een geschikte locatie kunnen zijn. U kunt het initiatief voor buitenfitness indienen bij het gebiedsteam, via gemeente.groningen.nl/goed-idee-voor-uw-wijk-indienen .

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
F2.5	Maak een klimrek voor kinderen.	65	De komst van een extra klimrek in het park hangt af van de overige speeltoestellen in de buurt. U kunt het initiatief voor een extra klimtoestel indienen bij het gebiedsteam, via gemeente.groningen.nl/goed-idee-voor-uw-wijk-indienen .
F2.6	Een pluktuin in het park met lekker fruit is een mooie toevoeging aan het park.	72	In het huidige ontwerp worden delen van het park bekleed met een bloemrijk grasland. Op deze velden zullen bloemen groeien die men kan plukken. Op het grasveldje naast het terrein van Loopgroep Astrea worden zes fruitbomen geplant waar men fruit kan plukken.
F2.7	Laat het voetbalveld in het park zo in verband met spelletjes voor schoolkinderen en voetballende jongeren.	73	In het huidige ontwerp blijven alle sport- en voetbalvelden in het park bestaan.

G OVERIGE AANDACHTSPUNTEN

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
G1.1	Het centrale veld in het park is nu vrij losloopgebied voor honden. Hierdoor is veel overlast van hondenpoep dat blijft liggen. Wellicht is het een idee dit veld vrij te geven voor recreatiedoeleinden en de honden elders vrij te laten lopen.	8	Over enige tijd zullen de losloopgebieden voor honden in de stad geëvalueerd worden. Dan zal ook gekeken worden of de gebieden aangepast moeten worden. In de tussentijd wordt het losloopgebied niet aangepast.
G1.2	Vooraf aandacht voor het grote plateau bij de vijver (tegenover het sportveld). Het is een hangplek voor jongeren tot diep in de nacht, met alle lawaai van dien. Verlichting zou helpen om overlast te verminderen.	18	Extra verlichting van het plateau bij de vijver heeft nadelige gevolgen voor de ecologie in het park. Vanwege de dieren die er leven moeten we bewust omgaan met verlichting. In het geval van overlast kunt u daarvan een melding maken via https://gemeente.groningen.nl/overlast-en-zorg-melden .
G1.3	Parkeren bij de moskee voor omwonenden aan de hand van parkeerkaarten. Betaald parkeren kan dan in de aangrenzende wijken, met een vrijstelling voor bewoners en bezoekerskaarten.	9	Het oplossen van eventuele parkeerproblemen in de wijken is geen onderdeel van dit project. Voor zover er een relatie is met de moskee wordt dit ook bekeken in het kader van de bouwplannen van de moskee. Daarnaast werkt de gemeente momenteel aan een parkeervisie en is dat een goed kader om problemen aan te kaarten.

H INRICHTING VAN DE OVERSTEЕК EIKENLAAN

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
H1	Voorrangsregeling		
H1.1	De oversteek bij de Eikenlaan is een levensgevaarlijke kruising met voetgangers, fietsers, auto's, bussen en ander verkeer. Wanneer de fietser hier in de voorrang komt, veroorzaakt dit ongelukken, zal de doorstroming op de Eikenlaan veel problemen ervaren en zullen hulpdiensten niet langer kunnen passeren. Ook de politie heeft negatief advies gegeven over dit besluit en de effecten ervan zijn onduidelijk.	3, 13, 16, 17, 18, 30, 32, 35, 36, 37, 39, 44, 51, 55, 105, 106, 111	De voorrang van de fietser is een besluit van de gemeenteraad en voert de gemeente om die reden uit. In de huidige plannen gaan we eerst uit van een tijdelijke inrichting van de oversteek, die we starten als pilot. Voor deze pilot hebben we een monitoringsplan opgesteld, welke inzichtelijk maakt of de inrichting met de fietser in de voorrang wel of niet functioneert. Tijdens de start van de pilot worden verkeersregelaars ingezet. Wanneer de inrichting werkt, dan wordt de Eikenlaan definitief ingericht met de fietser in de voorrang. Functioneert de constructie niet, dan gaan we op basis van de uitkomsten van de monitoring werken aan een nieuw ontwerp.
H2	Verkeersveiligheid		
H2.1	Welke maatregelen worden getroffen om het kruispunt overzichtelijker te maken en wat doet de gemeente om het kruispunt overzichtelijker te maken? Genoemde suggesties zijn extra verlichting op de oversteek, knipperende verkeerslichten, bebording en markering van beide zijden.	17	In het huidige ontwerp zijn een aantal aspecten opgenomen om de oversteek veiliger te maken. Zo wordt extra verlichting geplaatst, is er een plateau waar fietsers zich kunnen opstellen, worden borden en markeringen aangebracht om de aanpaste situatie te verduidelijken en zetten we de eerste periode verkeersregelaars.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
H2.2	Wethouder Paul de Rook heeft aangegeven dat de voorrangssituatie wordt teruggedraaid als deze onveilig blijkt. Wat wordt als onveilig beschouwd?	17	In het kader van het monitoringsplan brengen we in beeld hoe de oversteek nu functioneert wat betreft doorstroming en veiligheid. In het monitoringsplan zullen we vooraf criteria opnemen ten aanzien van veiligheid en doorstroming om vervolgens zo objectief mogelijk kunnen beoordelen of de nieuwe situatie voldoende functioneert. Deze criteria worden nu verder uitgewerkt.
H3	Verkeersdrukke op de Eikenlaan		
H3.1	Voorkom dat het fietspad te druk wordt en ontsluit ook nabijgelegen wegen als de Morgensterlaan en de Dierenriemstraat. Zorg ook voor de fietsers op de Eikenlaan.	14	In het kader van de Slimme Routes en de Fietsstrategie 2015 – 2025 worden in de hele stad fietspaden aangepakt of aangelegd. Zo zijn er ook plannen voor een fietspad langs de noordelijke ringweg. Deze route biedt fietsers een alternatief voor de Eikenlaan, waarbij zij weinig tot geen ander verkeer hoeven te kruisen.
H3.2	Deze oversteek wordt door veel gezinnen gebruikt die bijvoorbeeld naar de basisschool 'De Wegwijzer' in Selwerd gaan. Een goede, veilige en overzichtelijke inrichting van de oversteek is een must.	16	De voetgangersoversteek blijft bestaan en wordt in de tijdelijke situatie verbeterd. De oversteek komt om een plateau te liggen, de middenberm wordt verbeterd en het wordt voor fietsers onaantrekkelijker om via het zebrapad de Eikenlaan over te steken.
H3.3	De Eikenlaan is op dit moment al een erg drukke weg. Bijvoorbeeld bij de uitrit van de parkeerplaats bij de Parrel en de kruising met de Kastanjelaan.	17, 54	De gemeente gaat een onderzoek doen naar de Eikenlaan. Zaken als de verkeersveiligheid, de verkeersdrukke en doorstroming staan hierbij centraal. Dit onderzoek is echter geen onderdeel van dit project.
H3.4	Om het verkeer op de Eikenlaan te ontlasten, biedt een op-/afrit bij Selwerd richting de ring een uitkomst.	24, 30	De gemeente gaat een onderzoek doen naar de Eikenlaan. Zaken als de verkeersveiligheid, de verkeersdrukke en doorstroming staan hierbij centraal. Dit onderzoek is echter geen onderdeel van dit project.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
H3.5	Hoe is de verkeersafhandeling voor auto's en bussen tijdens spitsuren?	26	De verkeersafhandeling van auto's en bussen wordt meegenomen in het monitoringsplan.
H4	Groen		
H4.1	De 18 bomen rond de oversteek hoeven niet gekapt te worden. Het kan net en er is ruimte genoeg.	3	De tijdelijke inrichting van de oversteek Eikenlaan valt binnen de huidige grenzen van de weg. Dat betekent dat de weg niet breder hoeft worden gemaakt en alle bomen rond de oversteek kunnen blijven staan. Wanneer uit het monitoringsplan blijkt dat de tijdelijke oplossing werkt, wordt de oversteek definitief ingericht waarbij geen bomen hoeven worden gekapt. Werkt de oversteek niet, dan keren we terug naar de huidige voorrangssituatie en moet er een alternatief ontwerp komen voor de oversteek. De kans op bomenkap is groot wanneer de vastgestelde voorrangssituatie niet blijkt te werken.
H4.2	Als er geen rotonde wordt aangelegd, behoud dan de bomen. Als er wel een rotonde wordt aangelegd, herplant dan de bomen.	12	In de huidige ontwerpen voor de oversteek Eikenlaan is geen rotonde opgenomen. De tijdelijke inrichting valt binnen de huidige bandbreedte van de oversteek waardoor alle bomen kunnen blijven staan.
H4.3	Erg veel bomen die gekapt moeten worden. Is die verbreding/vluchtheuvel wel nodig? Dat gaat ten koste van de kwaliteit van de ecologische verbinding tussen Park en gebied ten zuiden van de Eikenlaan. Hoe wordt dit gecompenseerd? Kan de verbinding met Sleedoornpad worden versterkt?	15	In de huidige ontwerpen voor de oversteek Eikenlaan is geen rotonde opgenomen. De tijdelijke inrichting valt binnen de huidige bandbreedte van de oversteek waardoor alle bomen kunnen blijven staan.

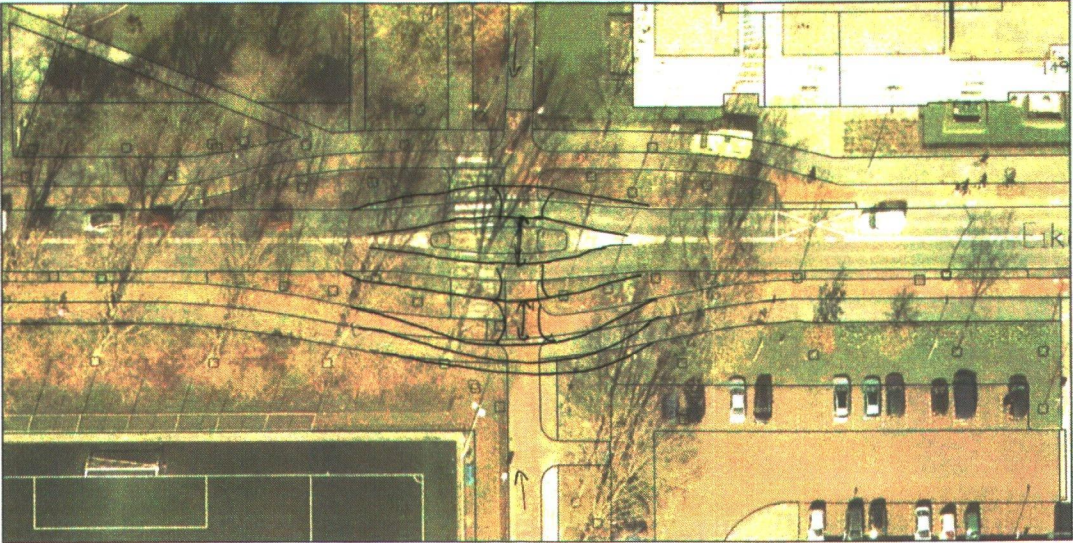
NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
H4.4	<p>Wanneer men een fietstunnel aanlegt, hoeft er verder niets te veranderen dus kunnen bomen en struiken blijven staan. Deze zijn zo ontzettend belangrijk voor de luchtkwaliteit van de omwonenden, mijn inziens wordt hier veel te weinig rekening mee gehouden. Ook lijkt er geen rekening te worden gehouden met hitte toename en een toename van water. Bomen en struiken zorgen immers voor verkoeling en verbruiken enorm veel water. Als bewust autoloze fietser vind ik dit een slecht doordacht plan, totaal niet praktisch.</p>	27	<p>In de tijdelijke oplossing kunnen alle bomen blijven staan, zie hiervoor de reacties bij E4.2. Een fietstunnel is nu niet aan de orde. Zie hiervoor ook de reactie op F1.1. Bij de aanleg van een fietstunnel zullen ook bomen en struiken gekapt moeten worden. De hellingbanen en taluds van een fietstunnel zorgen er voor dat vermoedelijk alsnog alle bomen rondom de oversteek zouden moeten wijken.</p>
H5	Voetgangers bij de Eikenlaan		
H5.1	<p>Wat gebeurt er met de voetgangers bij de oversteek Eikenlaan? Zij krijgen nu niet de kans om het fietspad over te steken. Het lijkt namelijk logisch voor de voetgangers om zebrapaden aan te leggen over de fietspaden.</p>	112	<p>De oversteek Eikenlaan blijft net zoals de huidige situatie voor voetgangers. Oversteken over het fietspad kan, maar dan moet je vanzelfsprekend goed uitkijken.</p> <p>De aanleg van een zebrapad op het fietspad op de Eikenlaan heeft niet onze voorkeur. Als fietsers op de Eikenlaan voorrang moeten verlenen aan fietsers die de Eikenlaan oversteken, dan blokkeren zij het zebrapad.</p>


I VOORGESTELDE ALTERNATIEVEN VOOR DE OVERSTEEK EIKENLAAN

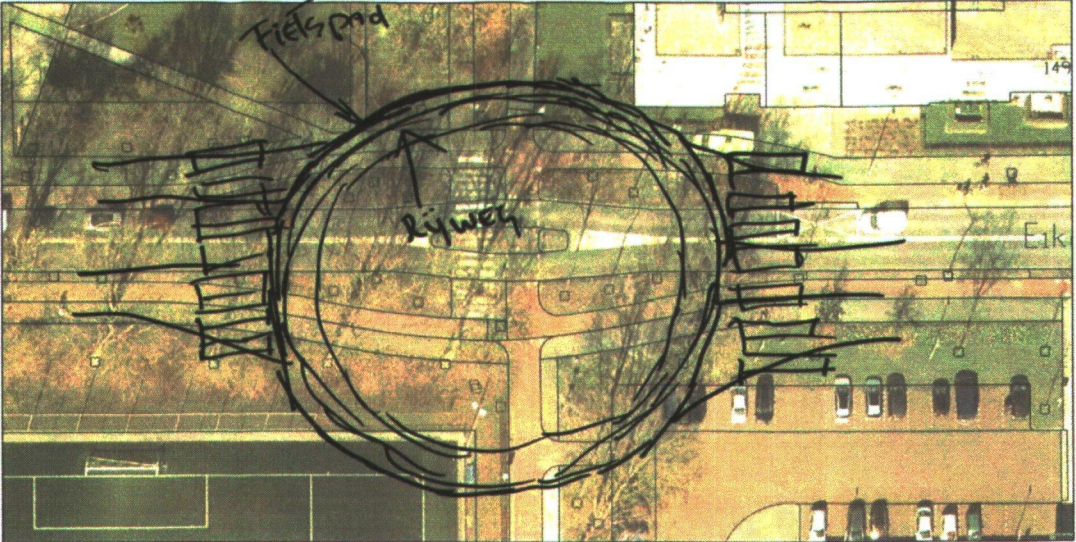
NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
11	Alternatieve routes		
11.1	Bedenk een andere route om de veiligheid van fietsers en overig verkeer te garanderen. Naast het Reitdiep is bijvoorbeeld een veilige weg die fietsers kunnen volgen.	12, 17	Het Jaagpad langs het Reitdiep en de route door Selwerd zijn de Slimme Routes naar Zernike. Dit zijn de twee hoofdroutes voor Zernike. Beiden zijn nodig om fietsers veilig en snel naar Zernike te krijgen. Alleen het Jaagpad is onvoldoende en is voor fietsers uit de bepaalde stadswijken een onvoldoende aantrekkelijk alternatief.
12	Aanpassingen op de Eikenlaan		
12.1	Zorg voor meer verkeerslichten op de Eikenlaan, inclusief een groene golf. Ook de oversteek ter hoogte van het park voorzien van verkeerslichten.	10, 17, 38	Zie de reactie bij E3.3. In het kader van de doorstroming en de verkeersveiligheid is de gemeente bezig met een onderzoek naar de gehele Eikenlaan. De resultaten van dit onderzoek bepalen of maatregelen noodzakelijk zijn. Het onderzoek is echter geen onderdeel van dit project.
13	Alternatieve oversteekmethodes		
13.1	Wanneer de fietser voorrang krijgt op de Eikenlaan ten opzichte van het overige verkeer, dan is de enige mogelijkheid een ongelijkvloerse oversteek. Daarmee worden veel ongelukken voorkomen. Een fietstunnel of fietsbrug is gunstig voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van de Eikenlaan. Ook hulpdiensten hoeven dan geen rekening te houden met overstekende fietsers en voetgangers kunnen veiliger passeren.	11, 12, 13, 17, 18, 19, 23, 25, 29, 31, 33, 34, 38, 40, 41, 43, 45, 50, 52, 53, 54	De aanleg van een fietstunnel is niet voorzien in het project. Hiervoor zijn geen financiële middelen beschikbaar gesteld. Het raadsbesluit van 30 november 2016 gaat uit van een gelijkvloerse oversteek. Door een tijdelijke inrichting met monitoring uit te voeren kunnen we goed beoordelen of de voorrangssituatie voor de fiets voldoende functioneert. Zo niet, dan gaan we terug naar een voorrangssituatie voor de auto. De mogelijkheid voor een fietstunnel zouden we in die situatie ook opnieuw kunnen beoordelen of haalbaarheid.

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
I3.2	Maak een fietsrotonde.	6, 33	<p>De mogelijkheid van een fietsrotonde is onderzocht. De inpassing van een fietsrotonde is niet mogelijk. Hiervoor is onvoldoende ruimte omdat binnen de rotonde genoeg ruimte moet zijn om gelede bussen plek te kunnen geven. Een fietsrotonde heeft ook tot gevolg dat alle bomen gekapt moeten worden.</p> <p>Daarnaast is de kans op spookrijden op een fietsrotonde groot. Fietsers kunnen gemakkelijk op de rotonde tegen het verkeer in fietsen, wat ongewenste situatie tot gevolg heeft. De tijdelijke inrichting van de oversteek Eikenlaan waarbij alle bomen worden gespaard en de fietsers voorrang krijgt ten opzichte van het overige verkeer wordt voornamelijk eerst ingepast.</p>

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
13.3		20	Er is onvoldoende ruimte om dit in te passen. Zie ook de reactie op F1.2.

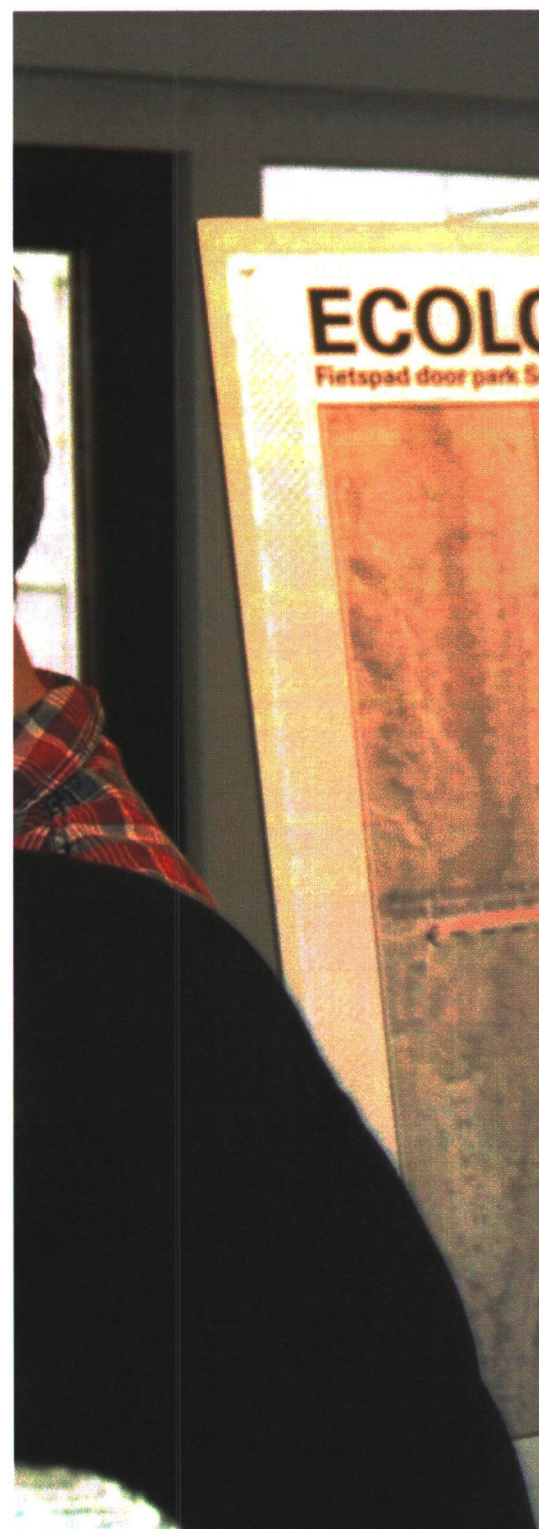
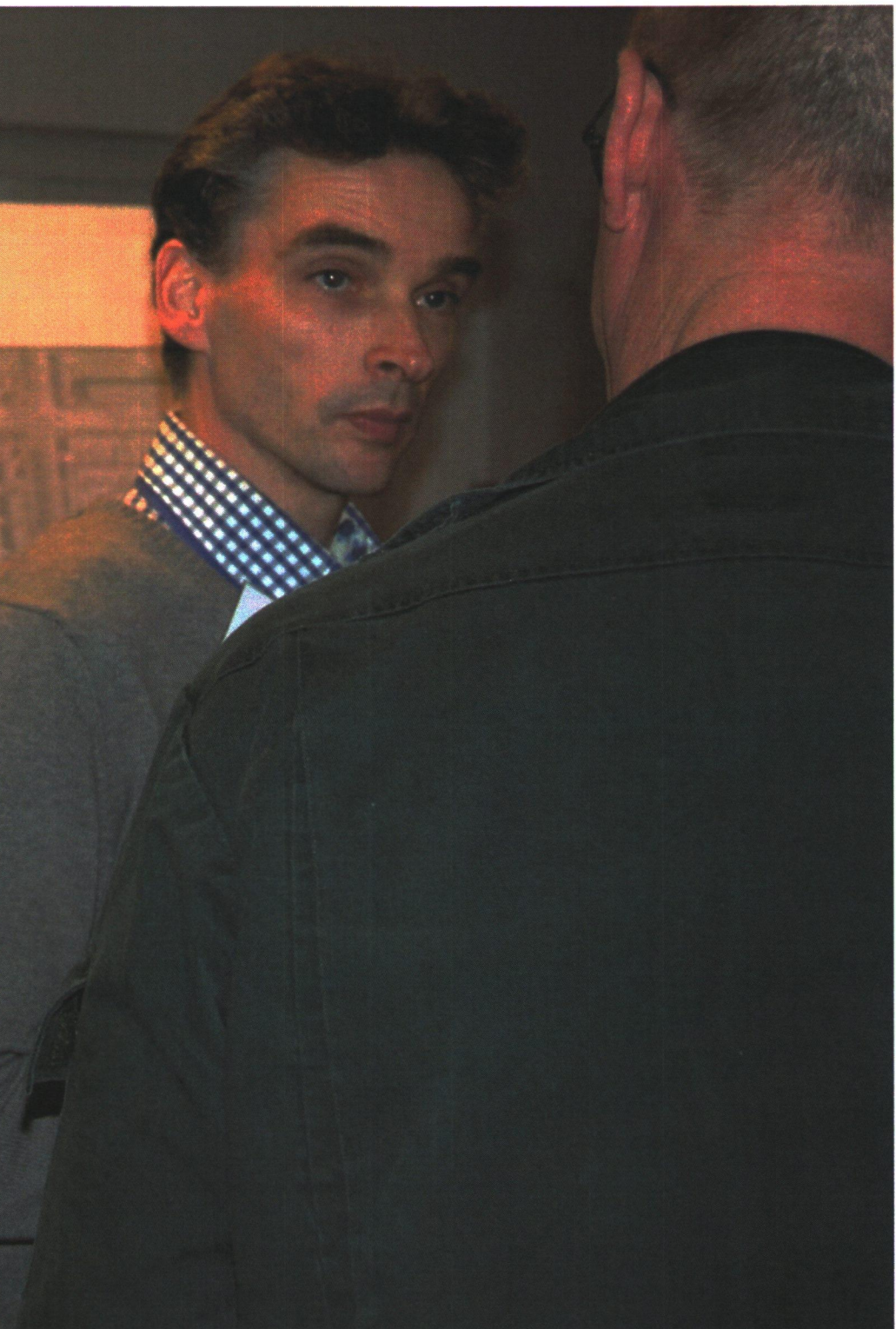
NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
13.4	 <ul style="list-style-type: none"> - Meer ruimte voor fietsers - Verkeerslichten 24/7 functioneren in verband met snelheid 	22	<p>Voor dit ontwerp moeten veel bomen worden gekapt. We kiezen aanvankelijk voor een tijdelijke inrichting welke we gaan monitoren. Zie ook de reactie op E2.2.</p> <p>Verkeerslichten worden geplaatst op kruispunten waar veel verschillende verkeersstromen bij elkaar komen en waar de doorstroming en verkeersveiligheid als gevolg daarvan hinder ondervinden. In het geval van de oversteek Eikenlaan gaat het om een solitaire oversteek tussen fiets en auto. Om die reden gaan wij in het huidige ontwerp niet uit van verkeerslichten.</p>

	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
13.5		28	<p>Dit ontwerp komt sterk overeen met de definitieve inrichting van de oversteek Eikenlaan, als uit het monitoringsplan blijkt dat de tijdelijke inrichting met de aangepaste voorrangssituatie functioneert.</p> <p>Afhankelijk van de resultaten van het monitoringsplan, wordt de tijdelijke inrichting definitief gemaakt.</p>

NR.	REACTIE BEWONER	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE
13.6		30	Er is onvoldoende ruimte om dit in te passen. Zie ook de reactie op F1.2.

ECOLOGIE

Fietspad door park Selwerd en fietsoverstek Eibergen



3 CONCLUSIE

In november 2016 heeft de gemeenteraad twee zaken vastgesteld. Allereerst is besloten het fietspad door park Selwerd aan te pakken door het huidige fietspad te verbreden naar vier meter. Als tweede besloot de gemeenteraad de fietser voorrang te geven ter hoogte van de fietsoversteek Eikenlaan. Met deze twee besluiten is de gemeente een ontwerpproces gestart, waarbij de aanwonenden van het park en belanghebbenden zijn meegenomen.

Gesprek met de omgeving

De gemeente is de buurt in geweest om met aanwonenden en belanghebbenden in gesprek te gaan over hoe het fietspad door park Selwerd en de fietsoversteek Eikenlaan eruit moet komen te zien. Hierbij moesten bezoekers rekening houden met de besluiten van de gemeenteraad over het tracé en de voorrangregeling. De reacties en suggesties die aanwonenden en belanghebbenden tijdens de eerste bijeenkomst hebben achtergelaten, diende als input voor het voorlopig definitieve ontwerp van zowel het fietspad door het park als de fietsoversteek Eikenlaan. We zijn blij dat zo veel mensen de bijeenkomsten hebben bezocht en waardevolle ideeën hebben aangeleverd. Deze hebben een belangrijke meerwaarde geleverd voor de optimalisering van het definitieve ontwerp voor zowel de Eikenlaan als de inrichting van het park.

Wat nemen we mee?

Op veel van de vragen en suggesties hebben we een antwoord kunnen geven. Een aantal ideeën hebben we overgenomen in de ontwerpen. We hebben in het ontwerp van het park een aantal suggesties overgenomen, zoals de realisatie van een vlindertuin, het planten van een aantal fruitbomen en het aanbrengen van een haag bij een flatgebouw op verzoek van een aantal bewoners. De wens om het voetpad in de tunnel onder de noordelijke ringweg naar de andere kant te verplaatsen is ook meegenomen. In het vervolg hoeven voetgangers niet twee keer het fietspad over te steken om een rondje door het park te lopen. De fietskruising in het park is in het ontwerp ook veiliger gemaakt.

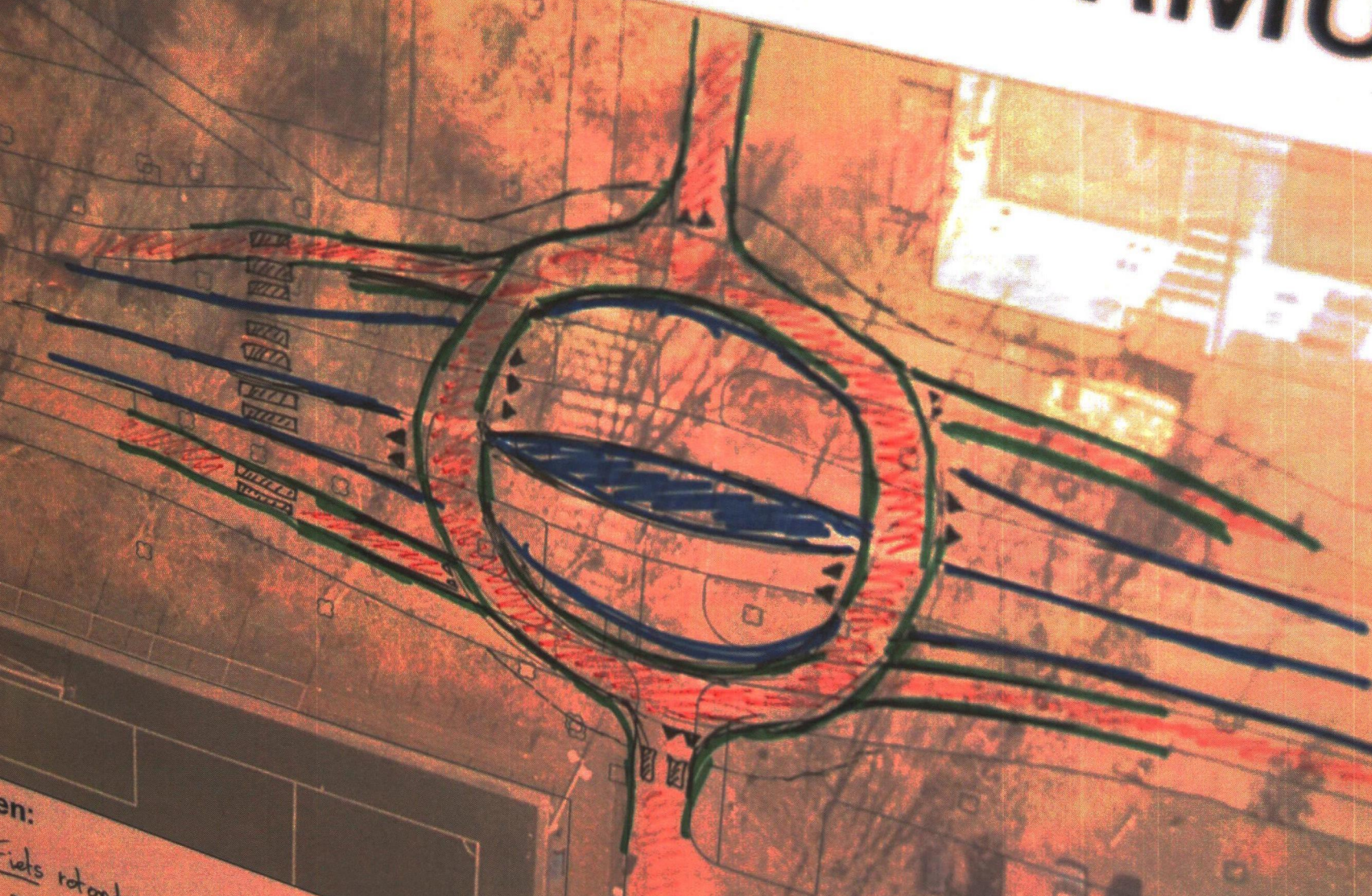
De oversteek Eikenlaan is een bron van zorgen voor veel bewoners, met name op het gebied van veiligheid en doorstroming op de Eikenlaan. In het ontwerp kiezen we in eerste instantie voor een tijdelijke inrichting en een monitoringsplan om de veiligheid en doorstroming te toetsen. Daarmee willen we tegemoet komen aan de zorgen in de buurt.

Vervolg

Na het besluit van het college van Burgemeester & Wethouders worden alle bezoekers van de inloopbijeenkomsten per e-mail geïnformeerd over het besluit. Ook ontvangen zij het reactierapport. Na het raadsbesluit worden de benodigde vergunningen voor het kappen van bomen en de ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Hierop kan door belanghebbenden bezwaar worden ingediend.

REACTIEFORMULI

Fiets rotonde



Opmerkingen:

Fiets rotonde. Voorrang op rotonde.
zie vandelhede - filosofenallee 2011 Auto



4 INDEXLIJST

GEGEVENS REACTIE	VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN	
Contactnummer	In paragraaf	Op pagina
1	B1.1	11
2	D1.1	17
3	H1.1, H4.1	26, 28
4	B2.1, C3.1	12, 16
5	B1.2	11
6	B3.1, I3.2	12, 31
7	B1.3	11
8	F2.1, F2.2, G1.1	23, 23, 25
9	D4.1, G1.3	18, 25
10	I2.1	30
11	I3.1	30
12	H4.2, I1.1, I3.1	28, 30, 30
13	H1.1, I3.1	26, 30
14	C1.1, D1.2, D3.1, H3.1	14, 17, 18, 27
15	E1.1, F2.3, H4.3	19, 23, 28
16	C2.1, C2.2, H1.1, H3.2	14, 14, 26, 27
17	B2.2, B3.2, H1.1, H2.1, H2.2, H3.3, I1.1, I2.1, I3.1	12, 13, 26, 26, 27, 27, 30, 30, 30
18	C1.2, F1.1, G1.2, H1.1, I3.1	14, 23, 25, 26, 30
19	D1.2, I3.1	17, 30
20	I3.3	32
22	I3.4	33
23	I3.1	30
24	H3.4	27
25	I3.1	30
26	H3.5	28
27	D1.2, E4.1, H4.4	17, 22, 29
28	I3.5	34

GEGEVENS REACTIE	VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN	
Contactnummer	In paragraaf	Op pagina
29	I3.1	30
30	H1.1, H3.4, I3.6	26, 27, 34
31	D1.2, E3.1, E3.2, I3.1	17, 20, 20, 30
32	H1.1	26
33	I3.1	30
34	I3.1, I3.2	30, 32
35	H1.1	26
36	H1.1	26
37	H1.1	26
38	I2.1, I3.1	30, 30
39	H1.1	26
40	I3.1	30
41	I3.1	30
42	D2.1	18
43	I3.1	30
44	H1.1	26
45	I3.1	30
46	C1.1	14
47	E2.1	19
48	E3.4	21
49	E4.1	22
50	I3.1	30
51	H1.1	26
52	I3.1	30
53	I3.1	30
54	H3.3, I3.1	27, 30
55	H1.1	26
56	D3.2	18

GEGEVENS REACTIE	VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN	
Contactnummer	In paragraaf	Op pagina
57	C2.3, C3.2, D3.2	15, 16, 18
58	D3.2	18
59	D1.1	17
60	D1.2	17
61	D3.2	18
62	D3.2	18
63	D3.2	18
64	F2.4	23
65	F2.5	23
67	E3.3	20
68	E3.3	20
69	E3.4	21
70	E3.4	21
71	E3.4	21
72	F2.6	24
73	F2.7	24
74	E2.2	19

GEGEVENS REACTIE	VRAAG EN REACTIE TERUG TE VINDEN	
Contactnummer	In paragraaf	Op pagina
101	B1.4	
102	B3.3	13
103	C2.2	14
104	B3.4	13
105	H1.1	26
106	B1.5, H1.1	11, 26
107	C2.4	15
108	B2.2	12
109	B1.5	11
110	B1.6, C2.5, C3.3, E2.3	12, 15, 16, 20
111	H1.1	26
112	H5.1	
113	H5.1	29
114	F2.3	23

COLOFON

Dit reactierapport is een uitgave van de gemeente Groningen.
Fotografie: Hans Mulder



BEOORDELINGSCRITERIA FIETSOVERSTEEK EIKENLAAN

Algemeen

Met het uitvoeren van het monitoringsplan wordt het functioneren van de fietsoversteek in de verschillende situaties in beeld gebracht, namelijk in de situatie voor wijziging van de voorrang, in de situatie kort na reconstructie en na een periode van gewenning. In elk van deze drie situaties wordt beoordeeld hoe de oversteek verkeerskundig functioneert, waarbij vanuit de volgende invalshoeken een toetsing plaatsvindt:

Doorstroming

- Vertraging gemotoriseerd verkeer
- Vertraging langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)
- Wachtrijlengte gemotoriseerd verkeer
- Wachtrijlengte fietsverkeer

Verkeersveiligheid

- Risicocijfers
- Gedrag

Doorstroming

Bij het bepalen van de kwaliteit van de doorstroming wordt gebruik gemaakt van beelden uit de cameraobservaties, waaruit de vertragingen en de wachtrijlengtes worden afgeleid.

Vertraging

Vanuit deze beelden wordt het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer "gevolgd" van punt X naar punt Y. Resultaat hiervan is een reistijd voor de desbetreffende vervoerwijze. Door het verschil in reistijd te bepalen voor zowel een rustige situatie (free-flow) als een drukke situatie wordt de vertraging verkregen. Door het hanteren van een bepaalde steekproefgrootte wordt een gemiddelde bepaald.

Wachtrijlengtes

Een ongeveer vergelijkbare exercitie zoals bij het bepalen van de vertragingen worden de gemiddelde wachtrijlengtes vastgesteld. Ook in dit geval wordt gebruik gemaakt van de camera-observaties. De beelden worden geanalyseerd voor het drukste uur aangezien de verwachting is dat op dat moment de meest lange wachtrijen voordoen. Op basis van de beelden en vaste elementen in de omgeving (uitritten, aansluitingen enz.) wordt de lengte bepaald.

De lengte van de gemiddelde wachtrijlengte bepaalt het effect op de doorstroming. Hoe langer de wachtrij des te hoger het risico op het blokkeren van de doorgang bij uitritten, andere oversteekvoorzieningen en kruispunten. Ditzelfde geldt voor de wachtrijen van de fietsers. Naarmate de lengte van de wachtrijen toeneemt, neemt ook het kans op het blokkeren van de doorgang voor overige fietsers (die bijvoorbeeld parallel aan de Eikenlaan fietsen) toe.

Verkeersveiligheid

Risicocijfers

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid wordt gemaakt van camera-observaties die de verkeersbewegingen op de oversteek en de (potentiele) conflicten in beeld brengen. Op basis van de beelden worden conflictobservaties uitgevoerd. Een conflictobservatie is een methodiek om de gedragingen op straat meetbaar te maken. Er wordt informatie verkregen over welke conflicten voorkomen, in welke frequentie en hoe ernstig deze zijn. Uiteindelijk worden voor elke situatie een risicocijfer vastgesteld. Op basis van dit cijfer kan een oordeel worden gegeven over of de situatie verkeersveilig is of niet.

Gedrag

Indien er tijdens de conflictobservaties bepaalde frequent voorkomende gedragingen voordoen die van invloed zijn op de verkeersveiligheid (zoals bijvoorbeeld het voorrang nemen door fietsers terwijl zij dat niet hebben in de huidige situatie of andersom in de toekomstige situatie dan zullen wij hier een algemene beschrijving van geven.

Beoordelingskader

Op basis van de resultaten van elk criteria wordt een score toegekend afhankelijk in welke klasse zij vallen. Het toekennen van de scores gebeurt op basis van het onderstaande schema.

DOORSTROMING		
VERTRAGING		
Vervoerswijze	Gemiddelde vertraging (in seconden)	Score
Auto	0-30 seconden	100
	30-60 seconden	75
	60-90 seconden	50
	>90 seconden	25
Fiets	0-15 seconden	100
	15-30 seconden	75
	30-45 seconden	50
	>45 seconden	25
Openbaar vervoer	0-15 seconden	100
	15-30 seconden	75
	30-45 seconden	50
	>45 seconden	25
Voetganger	0-15 seconden	100
	15-30 seconden	75
	30-45 seconden	50
	>45 seconden	25
WACHTRIJLENGTE		
Vervoerswijze	Gemiddelde wachtrijlengte (in meters)	Score
Gemotoriseerd verkeer	0-30 meter	100
	30-60 meter	75
	60-120 meter	50
	>120 meter	25
Fietsverkeer	0-15 meter	100
	15-30 meter	75
	30-45 meter	50
	>45 meter	25

VERKEERSVEILIGHEID		
RISICOcijfers + GEDRAG		
Eindoordeel	Waarde	Score
Verkeersveilig	Tussen 0 en 0,25 (benaderd 0)	100
	Tussen 0,25 en 0,5	75
	Tussen 0,5 en 0,75	50
Verkeers(on)veilig	Tussen 0,75 en 1,00 (benaderd 1)	25

De bovenstaande scores bepalen de ernst van eventuele verkeerskundige problemen waarbij geldt dat een hoger aantal punten wordt toegekend als de situatie beter scoort per criteria. De beoordelingsmethodiek houdt geen rekening met een weging tussen de verschillende aspecten, kortom het is niet zo dat een van de criteria zwaarder weegt dan de ander. Wel zal een vergelijking met de huidige situatie worden gemaakt welke dient als referentie. Een verdere verdieping van de methodiek die wordt gehanteerd is opgenomen in het vervolg van dit document.

Mocht overigens na het wijzigen van de voorrang al snel blijken dat de verkeersveiligheid ernstig te wensen overlaat of dat er grote problemen met de doorstroming ontstaan, dan zal in deze "noodsituaties" eerder worden ingegrepen.

Verkeersveiligheid

Voor de beoordeling van de verkeersveiligheid wordt gebruik gemaakt van camera-observaties die de verkeersbewegingen en de (potentiele) conflicten op minimaal de volgende momenten in beeld brengen:

- In de spits en tijdens daluren;
- Op een werkdag en een weekenddag;
- Bij licht en bij donker.

Op basis van de beelden worden conflictobservaties uitgevoerd. Hiermee wordt informatie verkregen over welke conflicten voorkomen, in welke frequentie en hoe ernstig deze zijn. De ernst van een conflict wordt bepaald door de tijd die nodig is om twee weggebruikers te laten botsen indien er geen ontwijkingsactie of remmanoeuvre plaatsvindt. Dit wordt de time-to-collision (TTC) genoemd. Wanneer deze tijds marge relatief groot is, er is geen sprake van een ernstig conflict. Als de tijds marge klein is dan is er wel sprake van een ernstig conflict. Zolang er een botskoers is, beschrijft de TTC een continue functie van de tijd. Situaties die leiden tot (bijna) ongevallen betreffen de ernstige conflicten en worden gedefinieerd aan de hand van de time-to-accident (TA).

Deze indicator is een speciale waarde van de TTC en begint op het moment dat de ontwijkingsactie start en eindigt op het moment dat de botsing zou hebben plaatsgevonden als er geen ontwijkingsactie had plaatsgevonden.

De waarde geeft dus de tijd aan die overblijft tussen de ontwijkingsactie en de potentiële botsing. Om te bepalen of een conflict al dan niet ernstig is, worden er twee kenmerken geobserveerd: de snelheid van de verkeersdeelnemers op het moment van de ontwijkingsactie en de afstand tot het potentiële botspunt. De TA-waarde wordt berekend op basis van de volgende formule:

$$TA = d/v$$

Waarin

d = de afstand in meter

v = de snelheid in m/s

Op basis van de aanwezige conflicten kan er een risicocijfer berekend worden dat de onveiligheid uitzet tegen een expositie maat. Dit risicocijfer brengt dus de relatie tussen intensiteit, gedrag en verkeersconflicten in beeld.

$$\text{Risicocijfer} = \frac{\text{Onveiligheid}}{\text{Expositie}}$$

De onveiligheid wordt uitgedrukt in aantal ernstige conflicten, terwijl de expositie wordt uitgedrukt in aantal passerende gemotoriseerde voertuigen en het aantal fietsers. Het resultaat is een risicocijfer met een waarde tussen 0 en 1: hoe lager de waarde, hoe veiliger de situatie op de oversteek. Op basis van het risicocijfer zal een oordeel over het kruispunt worden gevormd, waarbij alleen een definitie *veilig* (score 100) of *onveilig* (score 25) wordt toegekend.

Doorstroming

Vertraging

Op kruispunten binnen een vervoersnetwerk worden vaak eisen gesteld ten aanzien van de maximale vertraging die de aanwezige modaliteiten mogen ondervinden. Aangezien de kruisende verbindingen (Eikenlaan en het Wilgenpad) beide hoge functie hebben binnen de totale verkeerstructuur van Groningen is het wenselijk een bepaalde minimale afwikkelkwaliteit na te streven. Op basis van de camera-observaties worden gemiddelde reistijden die worden ervaren door de verschillende weggebruikers in de directe omgeving van de oversteek afgeleid. Dit wordt gedaan op basis van het drukste uur en een rustig uur waarbij er min of meer sprake is van een free-flow situatie. Het verschil tussen beide situaties resulteert in de opgelopen vertraging en de wachttijd die wordt ondervonden. Door een score toe te kennen aan de verschillende categorieën blijkt het functioneren ten aanzien van het wachttijd criterium (zie tabel 2).

Vervoerswijze	gemiddelde vertraging (in seconden)	Score
Auto	0-30 seconden	20
	30-60 seconden	15
	60-90 seconden	10
	>90 seconden	5
Fiets	0-15 seconden	20
	15-30 seconden	15
	30-45 seconden	10
	>45 seconden	5
Openbaar vervoer	0-15 seconden	20
	15-30 seconden	15
	30-45 seconden	10
	>45 seconden	5
Voetganger	0-15 seconden	20
	15-30 seconden	15
	30-45 seconden	10
	>45 seconden	5

Tabel 2: kwaliteitsniveau wachttijden per vervoerswijze

Wachtrijen

In de situatie voor reconstructie en na reconstructie moeten de verkeersdeelnemers op verschillende wijze voorrang aan elkaar verlenen. Hierdoor zullen naar verwachting wachtrijen ontstaan, met name in de situatie dat het gemotoriseerde verkeer voorrang moet verlenen aan het fietsverkeer. Het ontstaan van wachtrijen en de mate waarin dit gebeurt (wachtrijlengte) heeft mogelijk ook invloed op andere verkeersbewegingen binnen het studiegebied. Als de wachtrijen dusdanig lang worden hebben zij stroomopwaarts op andere locaties waar verkeersuitwisseling plaatsvindt een negatief effect op de verkeersafwikkeling. De wachtrijlengtes worden conform tabel 3 beoordeeld.

Vervoerswijze	Gemiddelde wachtrij (in meters)	Score
Gemotoriseerd verkeer	0-30 meter	20
	30-60 meter	15
	60-120 meter	10
	>120 meter	5
Fietsverkeer	0-15 meter	20
	15-30 meter	15
	30-45 meter	10
	>45 meter	5

Tabel 3: kwaliteitsniveau wachtrijen

Een gemiddelde wachtrijlengte van 0 tot 30 meter wordt als acceptabel beschouwd. Bij een wachtrijlengte van 30 tot 60 meter is er al enige vorm van (substantiële) wachtrijvorming, maar dit leidt nog niet tot afwikkelproblemen. Als de wachtrij frequent opbouwt van 60 tot 120 meter dan wordt de doorgang ter hoogte van enkele in- en uitritten (zoals bij de Vensterschool) geblokkeerd. Bij een wachtrijlengte van 120 meter of meer is er sprake van congestie tot aan de eerstvolgende aansluitingen op de Eikenlaan (Dierenriemstraat en Elzenlaan).