

## Raadsvoorstel



Onderwerp **Kredietaanvraag maatregelen fiets/auto Netwerkanalyse Groningen-Assen**

Registratienr. 4574615 Steller/telnr. M.S. Meijer/ 8304 Bijlagen 4

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim	
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk	
Portefeuillehouder	De Rook	Raadsc commissie

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de pakketten fiets- en automaatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen vast te stellen;
- II. de volgende startaanvraag / projectofferte vast te stellen:
  - fietspad Noordelijke Ringweg;
  - fietspad spoorlijn Groningen-Sauwerd;
  - verbeteren Slimme Routes naar Zernike;
  - doorstroming aansluiting Noordelijke Ringweg – Zonnelaan/Zernikelaan.
- III. de totale kosten voor de maatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen te bepalen op 3.200.000 euro voor het pakket fiets en 2.900.000 euro voor het pakket auto;
- IV. de kosten te dekken uit Voorbeslag middelen extra beleid 2015 – vrijval middelen tram;
- V. voor het project fietsmaatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen een krediet beschikbaar te stellen van 3.090.000 euro;
- VI. voor het project automaatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen een krediet beschikbaar te stellen van 600.000 euro;
- VII. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

---

### Samenvatting

Eind 2013 heeft de raad de geactualiseerde Regiovisie Groningen-Assen en bijbehorende Netwerkanalyse vastgesteld. Daar is een regionaal investeringsprogramma bereikbaarheid uit voortgevloeid, inclusief een aanvullend maatregelenpakket van 95 miljoen euro van gemeente en provincie Groningen. Het grootste deel van deze maatregelen heeft betrekking op de verbetering van het openbaar vervoer (HOV-visie). Voor fiets- en automaatregelen wordt in dit pakket 10 miljoen uitgetrokken. De fietsmaatregelen hebben tot doel de aansluiting van regionale fietsroutes op het stedelijke netwerk te verbeteren. In het pakket automaatregelen zijn projecten opgenomen waarmee knelpunten in de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio met relatief kleine maatregelen kunnen worden verbeterd. Het merendeel van deze fiets- en automaatregelen kan direct in projectvorm worden opgestart. Voor enkele knelpunten is nog nader onderzoek naar de invulling van de maatregel noodzakelijk. Met deze kredietaanvraag wordt invulling gegeven aan deze maatregelpakketten en kunnen de projecten daarin worden opgestart.

B&W-besluit d.d.: 9 september 2014

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

## **Aanleiding en doel**

---

Na het stoppen van het project Regiotram in 2012, is door de gezamenlijke overheden de regionale bereikbaarheidsstrategie ontwikkeld. Deze is beschreven in de Netwerkanalyse (najaar 2013) en omvat, naast de strategie, de gekozen oplossingsrichtingen en een integraal maatregelenpakket voor alle modaliteiten: auto, bus en trein, fiets, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. De regionale bereikbaarheidsstrategie geeft antwoord op de vraag: "hoe kan de bereikbaarheid van stad en regio in de toekomst worden gegarandeerd?". Omdat onze stedelijke opgave echter breder is, zijn de uitdagingen waar wij de komende jaren voor staan, vertaald in onze bereikbaarheidsagenda; beschreven in "De Bereikbare Stad" (november 2013).

Op basis van de bereikbaarheidsstrategie is een omvangrijk maatregelenpakket samengesteld. Belangrijk onderdeel van dit pakket is de regionale HOV-visie voor het openbaar vervoer. De visie omvat enkele grote en diverse kleinere projecten die tot doel hebben de doorstroming en regelmaat van het busverkeer in de stad te verbeteren. Dit moet naast kwaliteitsverbetering leiden tot een reductie van de exploitatiekosten. De uitvoering van deze visie is in volle gang.

Ander belangrijk resultaat van de Netwerkanalyse is dat er, ter voorbereiding op de Aanpak Ring Zuid, nog meerdere investeringen nodig zijn om de verkeershinder tijdens de werkzaamheden te kunnen beheersen. In zijn totaliteit heeft dit pakket een omvang van 10 miljoen euro:

1. *Basispakket Verkeersmanagement:*  
Dit betreft de gemeentelijke bijdrage aan een totaalpakket verkeersmanagement dat momenteel wordt gerealiseerd onder regie van Groningen Bereikbaar. De kredietaanvraag hiervoor, met een omvang van 2,9 miljoen euro is vastgesteld door uw raad op 29 januari 2014;
2. *Toegankelijke haltes 2014:*  
Het gaat hier om een uitbreiding van het project toegankelijke haltes. Dit is ondergebracht bij de uitvoering van de HOV-visie (tranche 2). De Kredietaanvraag HOV-maatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen ter grootte van 1 miljoen euro is vastgesteld door uw raad op 27 november 2013;
3. *Aansluiting regionale fietsroutes:*  
Met enkele specifieke infrastructurele projecten wordt het gebruik van de fiets vanuit regio en stad gestimuleerd. Dit pakket heeft een omvang van 3,2 miljoen euro;
4. *Aanpak knelpunten auto van regionaal belang:*  
Door het oplossen van enkele knelpunten met relatief kleine maatregelen op het gebied van de doorstroming van autoverkeer, verbeteren we de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio. In totaal gaat het om 2,9 miljoen euro.

Dit voorstel heeft tot doel de samenstelling van de pakketten 3 (fiets) en 4 (auto) vast te stellen en het krediet beschikbaar te stellen voor meerdere deelprojecten in deze pakketten.

## **Kader**

---

De basis voor het pakket regionale bereikbaarheidsmaatregelen fiets en auto ligt in de geactualiseerde Netwerkanalyse, vastgesteld door uw raad op 30 oktober 2013 (RO13.3879710).

In aanvulling op deze Netwerkanalyse hebben we onze stedelijke bereikbaarheidsagenda beschreven in "De Bereikbare Stad". Het concrete uitvoeringsprogramma dat daar uit voortvloeit is beschreven in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014 – 2017. Beide zijn vastgesteld door uw raad op 18 december 2013 (RO13.3975681).

## **Argumenten en afwegingen**

---

### **Maatregelenpakket Fiets**

In de afgelopen jaren zijn diverse Fietsroutes Plus tussen de regio en de stad aangelegd. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, mede door de opkomst van de e-bike. In het kader van de Netwerkanalyse zetten we als regio in op het voltooien van dit Fietsroute Plus-netwerk. Met ons pakket fietsmaatregelen verbeteren we de aansluiting van deze regionale fietsroutes op het stedelijke fietsnetwerk. Het pakket heeft een omvang van 3,2 miljoen euro. In dit pakket zijn vier deelprojecten opgenomen:



1. *Fietspad langs de Noordelijke Ringweg (1,5 miljoen euro):*  
Een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is een fietspad langs de Noordelijke Ringweg. We verbinden hiermee de regionale fietsroutes vanuit de richting Zuidhorn en Winsum met de stedelijke routes en met de Zernike Campus in het bijzonder. Daarnaast creëren we hiermee een langgekoesterde interwijkverbinding voor de fiets. Het fietspad is geprojecteerd ten zuiden van de Ringweg. Dit is een voortzetting van een eerder gestopt project en kan daarom relatief snel weer worden opgestart;
2. *Fietspad langs spoorlijn Groningen – Sauwerd (zuidelijk deel, 0,6 miljoen euro):*  
Langs de spoorlijn Groningen-Winsum komt de regionale Fietsroute Plus Groningen-Winsum (planning uitvoering 2017), die ter hoogte van de Walfridusbrug aansluit op het gemeentelijke fietsnetwerk. In de richting van de stad ontbreekt echter een duidelijke fietsstructuur. Met het doortrekken van deze toekomstige Fietsroute Plus richting Noorderstation en ACM-fietsbrug, ontstaan nieuwe rechtstreekse fietsroutes tussen Winsum, Sauwerd, Adorp en Groningen, maar ook tussen de noordwestelijke stadswijken. De aanleg van een nieuw fietspad langs de spoorlijn is opgesplitst in een zuidelijk gedeelte (Noorderstation-Pegasusstraat) en een noordelijk gedeelte (Noorderstation-Walfridusbrug). Voor het gehele traject zijn de beschikbare middelen onvoldoende. We zetten nu eerst in op aanleg van het zuidelijke gedeelte, vanwege de beperkte middelen en omdat dit een voortzetting is van een eerder gestopt project dat relatief snel weer kan worden opgestart;
3. *Verbeteren Slimme Routes Zernike (0,8 miljoen):*  
In 2013 zijn we begonnen met de promotiecampagne "Slimme Route naar Zernike" waarbij ingezet werd op de promotie van alternatieve fietsroutes van en naar Zernike (Jaagpad en Park Selwerd). Met deze aanpak is de verkeersdruk door fietsers en daardoor het aantal conflicten auto-fiets op de Zonnelaan verminderd en de verkeersveiligheid verbeterd. Gezien het succes van de campagne is deze in 2014 herhaald. Uit evaluatie is gebleken dat op de beide routes (Jaagpad en Park Selwerd) infrastructurele verbeteringen nodig zijn om deze (verkeers-)veiliger en geschikter te maken voor intensiever gebruik. We gaan daarom de beide fietsroutes aanpakken (verbreden en/of asfalteren van gedeelten van het fietspad) en de fietsoversteken Eikenlaan en Pleiadenlaan verbeteren;
4. *Verbeteringen P+R-voorzieningen voor fietsers (0,3 miljoen euro):*  
P+R is een belangrijk onderdeel van het verkeer- en vervoersysteem van de stad. De P+R-locaties zijn ook belangrijke knooppunten in het HOV-netwerk. We bieden hiermee een alternatief voor het reizen met de auto tot in de (binnen)stad en verbeteren zo de bereikbaarheid. Vervoltransport vindt over het algemeen plaats per hoogwaardig openbaar vervoer. In het kader van het programma Beter Benutten realiseren we eind dit jaar fietsvoorzieningen (overdekte stallingen, kluisen, OV-fiets) op de P+R-locaties Hoogkerk, Kardingse en Haren. Zo stimuleren we steeds meer het concept Park+Bike. Behalve goede en voldoende stallingsmogelijkheden is ook de bereikbaarheid per fiets van de P+R-terreinen erg belangrijk. Ter ondersteuning van de investeringen in het kader van Beter Benutten is verbetering van de aansluiting van de P+R-locaties op het regionale fietsnetwerk noodzakelijk. Binnen dit pakket fietsmaatregelen reserveren we daarvoor 0,3 miljoen euro. Daarvan is € 109.800,-- alvast bestemd voor de uitbreiding van de voorzieningen P+R Haren (onderdeel van project Uitbreiding P+R en beschreven in aparte kredietaanvraag, kenmerk 4550413). Voor het overige betreft het een werkbudget voor nog uit te werken, kleinschalige verbeteringen op de overige bestaande en nieuwe P+R-locaties.

Voor de maatregelen 1, 2 en 3 (regionale fietsroutes) zijn uitgewerkte startaanvragen/projectplannen als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. Na de toekenning van het krediet kunnen we deze projecten direct starten. Voor maatregel 4 (P+R) gaat het om een werkbudget waarvoor de maatregelen deels nog moeten worden uitgewerkt. Deze maatregelen worden uitgevoerd binnen de lopende projecten.

Momenteel is onze nieuwe Fietsstrategie in voorbereiding. Hiermee beschrijven we ons toekomstige fietsbeleid en geven we richting aan de investeringen in infrastructuur en stallingsvoorzieningen en aan het gedragsaspect van de fietser in het verkeerssysteem. De netwerkanalyse is een bouwsteen voor de Fietsstrategie en de nu voorgestelde verbeteringen van het regionale fietsnetwerk die voortvloeien uit die netwerkanalyse, passen daarom ook goed in dat vernieuwde fietsbeleid. De Fietsstrategie bieden we aan in het voorjaar van 2015.



Verder werken we samen met onze partners in de regio aan de invulling van het landelijke programma Beter Benutten Vervolg. Dit biedt nog extra mogelijkheden voor de verbetering van fietsroutes van regionaal en stedelijk belang, van stallingsvoorzieningen bij P+R-terreinen en voor gedragsbeïnvloeding. We betrekken dit bij de uitwerking van de Fietsstrategie en begin 2015 is de uitwerking hiervan gereed.

### **Maatregelenpakket Auto**

Met het oog op de Aanpak Ring Zuid, richten we ons nu eerst op de verbeteringen van de doorstroming op locaties die van belang zijn voor de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio, die in relatief korte tijd gerealiseerd kunnen worden en van een relatief beperkte financiële omvang zijn. Het pakket heeft een omvang van 2,9 miljoen euro. De volgende knelpunten hebben we geselecteerd:

1. *Noordelijke Ringweg, kruising aansluiting Zonnelaan (0,5 miljoen euro):*  
De grote aantallen fietsers van en naar Zernike veroorzaken hier doorstromingsproblemen voor auto- en busverkeer en veiligheidsproblemen voor fietsers. Een oplossing zien we in het wegnemen of verminderen van de conflicten tussen auto-fiets. Tegen deze achtergrond zijn we in 2013 gestart met het project Slimme Route Zernike, dat we ook in 2014 doorzetten. Dit is echter niet afdoende en daarom is ook een infrastructurele aanpassing noodzakelijk. Hoewel een ongelijkvloerse afwikkeling van fietsers en autoverkeer wenselijk is, zien we hiervoor geen financiële ruimte. Met een beperkte reconstructie van de kruisingen en de plaatsing van verkeerslichten, in combinatie met een betere verdeling over de alternatieve fietsroutes naar Zernike, creëren we de maximale capaciteit bij de aansluiting. Een oplossing met rotondes achten we financieel niet haalbaar en daarmee blijft ook het conflict auto-fiets nog bestaan.
2. *Meerkosten doorstroming Laan Corpus den Hoorn (0,2 miljoen euro):*  
De Laan Corpus den Hoorn heeft een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de zuidelijke stadsdelen. Met name rondom de Boerhaverotonde is nu en in de toekomst sprake van een knelpunt. Een verruiming van de capaciteit op deze route is nodig om deze bereikbaarheid op peil te verbeteren, ook tijdens de werkzaamheden van de Aanpak Ring Zuid. Ter verbetering van de doorstroming op die route, wordt in het project Doorstromingsmaatregelen Martini Ziekenhuis de Boerhaverotonde uitgebreid met een bypass, wordt een linksaf strook op de kruising Paterswoldseweg/Laan Corpus den Hoorn vanuit zuidelijke richting aangebracht, wordt de autoverbinding over het voorterrein van het Martiniziekenhuis doorgetrokken en wordt een knip aangebracht in de Van Swietenlaan. We verhogen hiermee het budget van dit lopende project, omdat bij de uitwerking is gebleken dat het beschikbare projectbudget onvoldoende is. De kredietaanvraag voor dit project wordt in een apart raadsvoorstel aan u voorgelegd (kenmerk 4220843);
3. *Oostelijke Ringweg, rotondes aansluiting Driebond:*  
Onderdeel van de regionale bereikbaarheidsstrategie is de aanleg van een nieuwe P+R-locatie Meerstad, direct ten oosten van de aansluiting Driebond op de Oostelijke Ringweg. Dit project leggen we met een aparte kredietaanvraag aan u voor (kenmerk 4496647). De P+R-locatie wordt ontsloten op de rotondes bij de aansluiting Driebondsweg. De autoverkeersstromen van en naar de P+R, in samenhang met de veranderingen in het verkeerssysteem door de aanleg van het Sontwegtracé (Sontbrug) en de Aanpak Ring Zuid, leiden mogelijk tot doorstromingsproblemen op de beide rotondes. Een verslechterde doorstroming voor het autoverkeer brengt ook het functioneren van de P+R in gevaar, maar kan ook betekenen dat de bediening van de P+R per hoogwaardig openbaar vervoer onvoldoende kwaliteit en negatieve consequenties voor de OV-exploitatie krijgt. In een aparte studie onderzoeken we daarom eerst of en welke doorstromingsproblemen te verwachten zijn, mede in de samenhang met de situatie tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Een goede doorstroming van de rotondes is voor de P+R-Meerstad randvoorwaarde om tot realisatie over te gaan;
4. *Optimalisatie Carré Europaweg – Sontweg – Berlagebrug – Damsterdiep:*  
Ter verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG en binnenstad-oost zijn aanpassingen nodig op de kruispunten in het carré Europaweg-Sontweg-Berlagebrug-Damsterdiep. We onderzoeken nog welke maatregelen er genomen moeten worden. We onderzoeken nu eerst de mogelijkheden. Op basis daarvan kan een projectopdracht geformuleerd worden.  
De kruising Griffeweg/Europaweg en kruising Griffeweg/Barkmolenstraat pakken we alvast gezamenlijk met de Aanpak Ring Zuid op. Dit is namelijk een zogenaamd "knelpunt buiten de scope", die de Aanpak Ring Zuid moet oplossen, omdat de verkeerssituatie als gevolg van het project verslechtert. Door ARZ is daarvoor 0,6 miljoen euro gereserveerd;



5. *Verbeteren Doorstroming kruispunt Bedumerweg/Sumatralaan:*  
Ter optimalisatie van de bereikbaarheid van het UMCG en de binnenstad vanuit noordelijke richting is een verbetering van de doorstroming over het kruispunt Bedumerweg/Sumatralaan nodig. We beogen aanpassingen van de verkeerslichten met eventueel bijbehorende kleinschalige infrastructuraanpassingen. We gaan eerst onderzoek doen naar de mogelijkheden en consequenties. Pas daarna kan een project gestart worden;
6. *Doorsteek Pop Dijkemaweg – Oostersluis:*  
Met een vermindering van de verkeersdruk op de kruising Pop Dijkemaweg/Rijksweg verbeteren we de doorstroming op deze oostelijke aanrijroute naar de binnenstad. Met een kortsluitende verbinding voor zowel auto- als fietsverkeer vanaf de Pop Dijkemaweg naar de noordkant van de Oostersluis kunnen we dit realiseren. Daarnaast wordt met deze aanpassing het laatste gedeelte van de Pop Dijkemaweg ontlast en kan het als verblijfsgebied beter functioneren. Het aanleggen van de doorsteek hangt samen met de ruimtelijke ontwikkelingen rond dit deel van de Pop Dijkemaweg;
7. *Rotondes Hoogkerk:*  
Verbetering van de doorstroming van de drie rotondes bij de op- en afritten Hoogkerk van de A7 is nodig om de bereikbaarheid van de P+R Hoogkerk en het westelijk stadsdeel te garanderen. Als onderdeel van het provinciale project Corridor West, ter verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer op de corridor Groningen-Leek/Roden, worden de rotondes Hoogkerk aangepakt. De auto profiteert hiervan mee. Wij haken aan bij dit project en onderzoeken nog of er extra maatregelen nodig zijn ter bevordering van de doorstroming van het autoverkeer.

Voor de maatregel 1 (Zonnelaan) is een uitgewerkte startaanvraag/projectplan als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. Na de toekenning van het krediet kunnen we dit project direct starten. Met maatregel 2 (doorstroming Laan Corpus den Hoorn) completeren we de financiering van het lopende project Doorstromingsmaatregelen Martini Ziekenhuis (kredietaanvraag in een apart raadsvoorstel 4220843).

Voor de overige maatregelen 3 tot en met 7 geldt, dat we deze eerst nader onderzoeken en uitwerken. Op basis van de resultaten en rekening houdende met het beschikbare budget, selecteren en prioriteren we de uit te voeren projecten en oplossingen en komen daarna met uitgewerkte projectplannen bij uw raad terug. Voor deze uitwerkingen vragen we u nu eerst een onderzoeksbudget.

#### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

De netwerkanalyse is tot stand gekomen na een uitgebreid traject door de Regio Groningen-Assen, waaraan twee provincies en twaalf gemeenten samenwerken. Naast vele ambtelijke bijeenkomsten en vergaderingen van Stuurgroep en Projectteams hebben er een aantal bijeenkomsten voor Raden en Staten plaatsgevonden. Bij de diverse bijeenkomsten zijn ook externe stakeholders uitgenodigd zoals Rijkswaterstaat, grote instellingen (UMCG, onderwijsinstellingen), Kamer van Koophandel en het Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen. Ook heeft er een online participatieproces plaatsgevonden voor het bereikbaarheidsdeel. Voor de bereikbaarheidsstrategie, de aanpak en de maatregelen die daar uit voort vloeien bestaat daarom breed draagvlak.

Op projectniveau worden bewoners, organisaties en andere belanghebbenden nog geïnformeerd over de te nemen fysieke maatregelen. De momenten waarop dit kan gebeuren verschillen per project.

#### **Financiële consequenties**

---

##### *Aanvullende maatregelenpakket Netwerkanalyse*

Door provincie en gemeente Groningen wordt met een aanvullend maatregelenpakket invulling gegeven aan de ambities uit de Netwerkanalyse. Deze aanvullende maatregelen bedragen in totaal 95 miljoen euro: 75 miljoen euro van de provincie Groningen en 20 miljoen euro van de gemeente Groningen. Het overgrote deel hiervan is bedoeld voor uitvoering van de HOV-visie.



Het beschikbare gemeentelijke budget van 20 miljoen euro is aangemerkt als een gesloten financieringssysteem, waarbij eventuele overschotten/tekorten worden verrekend binnen het totale - maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen (Kredietaanvraag HOV-maatregelen netwerkanalyse Groningen - Assen (ambitieniveau 1 en 2 bus, 27 november 2013, RO13.3977088). Normaal gesproken valt vrijval terug naar de algemene middelen en vindt van daaruit een integrale afweging plaats over de inzet van de vrijval. In dit geval van onze bijdrage aan het maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen van 20 miljoen euro kijken we dus af van deze lijn en hanteren we hiervoor een gesloten systeem. Dit betekent dat positieve resultaten worden ingezet binnen het totale maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen en dus eerst niet integraal afweegbaar zijn (zoals gebruikelijk op basis van de financiële spelregels). Mocht na uitvoering van alle maatregelen blijken dat er financiële middelen overblijven dan vloeit dit geld terug en kan er een integrale afweging plaats vinden.

Het totaal benodigde bedrag wordt gedekt uit de vrijval van middelen vanwege het niet doorgaan van de Regiotram. Het betreft in totaal 20 miljoen euro investering, wat gelijk staat aan 1,3 miljoen euro structurele middelen. Aangezien deze middelen formeel beschikbaar komen in 2015 leidt dit tot voorbeslag op de inzet van extra beleidsmiddelen 2015.

Van de totale gemeentelijke bijdrage van 20 miljoen euro, is 10 miljoen euro bestemd voor diverse infrastructurele maatregelen:

Basispakket Verkeersmanagement	2,9	uw raad: 29 januari 2014
Toegankelijke haltes 2014	1,0	uw raad: 27 november 2013
Aansluiting regionale fietsroutes	3,2	dit raadsvoorstel
Aanpak knelpunten auto van regionaal belang	2,9	dit raadsvoorstel
<b>Totaal</b>	<b>10,0</b>	

#### Investering

De omvang van de maatregelpakketen fiets en auto is samen 6,1 miljoen euro. Dit omvat zowel de voorbereidings- als uitvoeringskosten.

<b>Fiets</b>				
Fietspad Noordelijke Ringweg	1,5	X		
Fietspad spoorlijn Groningen-Sauwerd	0,6	X		
Slimme routes Zernike	0,8	X		
Fietsvoorzieningen P+R				
- P+R Haren	0,11		X	
- Overige P+R-terreinen (nog uit te werken)	0,19	X		
<b>Subtotaal fiets</b>	<b>3,2</b>	<b>3,09</b>	<b>0,11</b>	
<b>Auto</b>				
Noordelijke Ringweg/Zonnelaan	0,5	X		
Doorstroming Laan Corpus den Hoorn	0,2		X	
Overige autoprojecten (nog uit te werken)				
- Onderzoeksbudget	0,1	X		
- Oostelijke Ringweg/Driebond	} 2,1			X
- Optimalisatie Carré				X
- Bedumerweg/Sumatrалаan				X
- Doorsteek Pop Dijkemaweg				X
- Rotondes Hoogkerk				X
<b>Subtotaal auto</b>	<b>2,9</b>	<b>0,60</b>	<b>0,20</b>	<b>2,1</b>
<b>Totaal</b>	<b>6,1</b>	<b>3,69</b>	<b>0,31</b>	<b>2,1</b>

Gelet op het voorgaande stellen wij u voor nu een krediet van 3,69 miljoen euro voor de maatregelpakketen fiets en auto Netwerkanalyse Groningen – Assen ter beschikking te stellen. Dit bedrag kan gedekt worden uit een voorbeslag op de nieuwe beleidsmiddelen 2015. In de meerjarenbegroting 2015 is de vrijval voor het niet doorgaan van de Regiotram opgenomen in deze nieuwe beleidsmiddelen.

De tijdsdruk vanuit de Aanpak Ring Zuid is groot en er wordt voorgesteld om een voorbeslag te doen zodat de genoemde maatregelen tijdig genomen kunnen worden. In de begroting van 2014 zijn voor dit doel geen middelen beschikbaar. Voor de projecten die nog in onderzoek zijn leggen wij u in een later stadium een kredietaanvraag en projectbeschrijving voor. De dekking hiervan is dezelfde.

#### *Financieel risico*

De geschatte kosten van de fietsmaatregelen langs de Noordelijke Ringweg en de spoorlijn Groningen – Sauwerd zijn gebaseerd op voorlopige ontwerpen, die al in eerder projectstadium waren opgesteld. De overige fiets- en automaatregelen zijn globaal geraamd. In enkele gevallen (fietsvoorzieningen P+R-Haren en doorstroming Laan Corpus den Hoorn) betreft het een bijdrage aan een totaal projectbudget. Het systeem van gesloten financiering houdt in dat tekorten/overschotten bij de maatregelen uit de netwerkanalyse Groningen - Assen met elkaar kunnen worden uitgewisseld. Bij een tekort dienen maatregelen versoerd te worden.

Voor verkeer en vervoersprojecten wordt de omvang van de risico's berekend aan de hand van de investeringen en opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen van onder andere de gemeenterekening. Dit gebeurt bij het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet. Op dit moment wordt uw raad voorgesteld een krediet beschikbaar te stellen van 3,69 miljoen euro. Voor het bepalen van het risico bij verkeersprojecten hanteren we de gebruikelijke systematiek (het risico wordt bepaald door 10% van de boekwaarde + 10% van de te maken kosten, de kans van optreden is gesteld op 50% en de waarschijnlijkheidsfactor is 90%). Het totale risicobedrag voor het project op 1 januari 2015 is € 369.000,--, met een kans van optreden van 50%. Gecorrigeerd met de gebruikelijke waarschijnlijkheidsfactor van 0,9 komt dit neer op een benodigd weerstandsvermogen van € 166.000,--.

Bij het nieuwe meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer (eind 2014) willen we de wijze van risicobepaling van verkeersprojecten actualiseren, onder andere op basis van ervaringen uit het verleden. Daarnaast willen we bepalen hoe we in het vervolg bij verkeersprojecten omgaan met het aanvullen van het weerstandsvermogen, zodat dit niet meer hoeft te worden betrokken bij de begroting.

#### *Begrotingswijziging*

##### **Begrotingswijziging voor investeringskrediet**

##### **Krediet HOV-maatregelen netwerkanalyse fiets**

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2014

<b>Financiële begrotingswijziging</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>Inkomsten</b>	<b>Saldo</b>
7.1 Fiets	3.090	3.090	0
			0
<b>Totale begrotingswijziging</b>	<b>3.090</b>	<b>3.090</b>	<b>0</b>

##### **Begrotingswijziging voor investeringskrediet**

##### **Krediet HOV-maatregelen netwerkanalyse auto**

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2014

<b>Financiële begrotingswijziging</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>Inkomsten</b>	<b>Saldo</b>
7.3 Auto	600	600	0
			0
<b>Totale begrotingswijziging</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>0</b>



## Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties

## Vervolg

De projecten waar krediet voor wordt verleend, worden opgestart en zijn dan beschikbaar voordat de grootscheepse wegwerkzaamheden van de Aanpak Ring Zuid starten. De projecten die nog in onderzoek zijn, werken we verder uit en in een later stadium leggen we u een kredietaanvraag en projectbeschrijving voor.

Het maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen is aangemerkt als sleutelproject. De in dit raadsvoorstel beschreven projecten worden hier aan toegevoegd. Hierdoor wordt uw raad periodiek op de hoogte gesteld van de vorderingen.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,  
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink



# Startaanvraag/Projectofferte

## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
Steller : Jaap Valkema  
Beoogd projectmanager : Martijn Doornbosch  
Opgesteld/gewijzigd : 26 augustus 2014

Bestemd voor behandeling in  
(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
VDB :  
PO('s) : 1 september 2014  
College : 9 september 2014  
RC : 8 oktober 2014  
Raad : 29 oktober 2014

## Voorlopige projectnaam

---

Fietspad Noordelijke Ringweg

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege het eerder uitgewerkte ontwerp, de al beschikbare projectinformatie, de afgebakende opdracht én de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd.*

Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat de voorbereiding, realisatie en ingebruikname van een nieuw fietspad parallel aan de Noordelijke Ringweg. Omdat het ontwerp van deze fietspaden in 2012 al is uitgewerkt, is in principe slechts een herijking van de uitgangspunten nodig. Waar nodig zal het ontwerp moeten worden geactualiseerd. In feite gaat het overigens om twee fietspaden: een fietspad tussen de Aquamarijnstraat, de Goudlaan en de fietstunnel onder de Friesestraatweg (N355) ten westen van het Reitdiep én een fietspad tussen het Jaagpad en de Iepenlaan parallel aan de Noordelijke Ringweg.

### Oorspronkelijke aanleiding voor de aanleg van het fietspad

In het kader van de fietsnota 'Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010' heeft de raad al in 2008 ingestemd met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding parallel aan de Noordelijke Ringweg. In de periode daarna is het project opgestart en grotendeels voorbereid. In de tweede helft van 2012 is het project vanwege bezuinigingen echter stopgezet. Conform de motie die de gemeenteraad op 26 september 2012 heeft aangenomen, heeft het college namelijk op 11 oktober 2012 een beleidsarme begroting voor 2013 opgesteld, vooral ingegeven door de verslechterde financiële positie van de gemeente als gevolg van de economische crisis. Om het weerstandsvermogen op peil te brengen en onvermijdelijke financiële knelpunten het hoofd te bieden, moest het college pittige en pijnlijke keuzes maken. Behalve de RegioTram maakte ook de aanleg van een nieuw fietspad langs de Noordelijke Ringweg niet langer onderdeel uit van de begroting voor 2013.



### **Netwerkanalyse Groningen-Assen**

In 2006 hebben het Rijk en de Regio Groningen-Assen een Netwerkanalyse Groningen-Assen opgesteld. Deze Netwerkanalyse moest een antwoord bieden op de bereikbaarheidsknelpunten en een integraal en samenhangend maatregelenpakket bevatten voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. In 2013 is deze Netwerkanalyse geactualiseerd. Belangrijke aanleiding hiervoor was het niet doorgaan van de RegioTram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem. Maar ook omdat de mobiliteit zich anders heeft ontwikkeld dan de regio in 2006 verwachtte, onder meer als gevolg van onvoorziene economische, demografische en technologische veranderingen.

In de afgelopen jaren zijn diverse Fietsroutes Plus tussen de regio en de stad aangelegd. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, mede door de opkomst van de e-bike. Voor de komende periode zetten we als regio in het kader van deze geactualiseerde Netwerkanalyse in op het afmaken van dit Fietsroute Plus-netwerk. Het gaat dan om de routes naar Ten Boer, Winsum, Leek en Haren. Deze regionale fietsroutes moeten goed aansluiten op het stedelijke fietsnetwerk. Momenteel is deze aanlanding onvoldoende. Daarom wordt als nieuwe ambitie ingezet op het aansluiten van de regionale fietsroutes op de stedelijke hoofd fietsroutes. In totaal is hiervoor vanuit de Netwerkanalyse een werkbudget van € 3,2 miljoen beschikbaar. Eén van de projecten is de aanleg van een fietspad langs de Noordelijke Ringweg.

### **Omschrijving op te starten project**

---

Met de officiële ingebruikname van het Blauwbrugje in 2012 ging een lang gekoesterde wens in vervulling. Al bij de opening van de Noordelijke Ringweg in 1980 vond een discussie plaats over het ontbreken van een fietsverbinding over het Reitdiep op deze plaats. Vanwege het toenemende belang van de Zernike Campus en de realisatie van de woonwijken De Held, Gravenburg en Reitdiep nam de noodzaak voor een fietsverbinding over het Reitdiep nog verder toe.

Eén van de ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk is een fietspad langs de Noordelijke Ringweg. Na het gereedkomen van het Blauwbrugje en de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn, beiden in 2012, is het belang van deze fietsverbinding toegenomen. De aanleg van deze ontbrekende schakel leidt in combinatie met het Blauwbrugje tot een uitstekende en directe fietsroute tussen de wijken De Held, Gravenburg, Vinkhuizen, Reitdiep, Zernike Campus, Paddepoel, Selwerd, Korrewegwijk en het UMCG. Het fietspad tussen de Iepenlaan en de Bedumerweg wordt verbeterd (geasfalteerd én verbreed) in het kader van de vervanging van de Noordzeebrug en het ongelijkvloers maken van het kruispunt van de Bedumerweg met de Noordelijke Ringweg. De verbetering van dit fietspad valt dan ook buiten dit project.

Aangezien het Blauwbrugje aan de noordkant van de Noordelijke Ringweg is gelegen, lijkt de aanleg van een nieuw fietspad aan deze zijde van de ringweg voor de hand te liggen. Uit eerder onderzoek is het optimale tracé van de fietsroute aan de zuidzijde van ringweg bepaald, omdat veel potentiële gebruikers daar wonen. Zo verwachten wij dat dit fietspad ook gebruikt gaat worden als interwijkverbinding. Nog een andere reden om het fietspad hier aan te leggen, ligt in het feit dat er aan de noordzijde van de ringweg op een aantal locaties geen of onvoldoende ruimte is voor de aanleg van een nieuw fietspad. Bijvoorbeeld langs de watergang tussen de ringweg en Begraafplaats Selwerderhof. Aanpassing hiervan brengt hoge kosten met zich mee. Samengevat heeft dit alles geleid tot de keuze voor een nieuwe fietsverbinding aan de zuidzijde van de Noordelijke Ringweg. In de uitwerking wordt uitgegaan van een 3,50 meter breed fietspad uitgevoerd in een asfaltverharding.

Met de aanleg van een nieuwe fietspad kunnen fietsers vanuit de wijken rekenen op goede verbindingen tussen de bestaande fietspaden en straten. Ook kunnen fietsers veilig oversteken ter hoogte van de Zonnelaan en de Iepenlaan. Een veilige oversteek over deze twee gebiedsontsluitingswegen maakt onderdeel uit van dit project.



### **Gedeelte van het fietspad ten noorden van de Aquamarijnstraat**

Het westelijke gedeelte van het fietspad dient gerealiseerd te worden aan de noordzijde van de hoogbouw aan de Aquamarijnstraat. In het bestemmingsplan is de beoogde locatie bestemd als groenvoorziening. Deze bestemming kent meerdere doeleinden, waaronder de realisatie van een fietspad. Onder een gedeelte van het bestaande voetpad ligt een gastransportleiding. Op meerdere locaties kruist de gastransportleiding het aan te leggen fietspad.

### **Gedeelte van het fietspad tussen Jaagpad en Iepenlaan**

Het oostelijke gedeelte van het fietspad betreft de aanleg van een nieuwe fietsverbinding parallel aan de Noordelijke Ringweg tussen het Jaagpad langs het Reitdiep en de Iepenlaan. De bestemmingsplannen Paddepoel en Selwerd staan de realisatie van een fietspad niet in de weg. Verderop, tussen de Paddepoelsterweg en de Elzenlaan, ligt een bestaand fietspad. De verbetering van dit bestaande fietspad maakt onderdeel uit van dit project.

### **Relatie met andere projecten**

#### *Verkeersplan Zernike*

Samen met de Rijksuniversiteit Groningen, de Hanzehogeschool Groningen en het bedrijfsleven is het Verkeersplan Zernike opgesteld (concept december 2013). In dit verkeersplan is een gezamenlijke inventarisatie van knelpunten en oplossingsrichtingen voor de Zernike Campus beschreven, waaronder de bereikbaarheid per fiets en de verkeerssituatie rond de aansluiting van de Zonnelaan en de Noordelijke Ringweg (zie hieronder).

#### *Aansluiting Noordelijke Ringweg-Zonnelaan*

De Zonnelaan is met dagelijks meer dan 10.000 fietsers één van de drukste fietsroutes in de stad. Op de drukste momenten in de ochtend- en avondspits passeert iedere vier seconden een fietser waardoor de hiaten bij de aansluiting op de Noordelijke Ringweg dusdanig klein en in aantal beperkt zijn dat dit leidt tot doorstromingsproblemen voor het auto- en busverkeer met lange wachtrijen tot gevolg. Deze situatie leidt tot verkeersonveiligheid, omdat weggebruikers vaker risico nemen. De oplossing van het knelpunt ligt in het wegnemen of verminderen van de conflicten tussen het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer. We zetten daarom in op de verbetering van de doorstroming, zonder grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur. Onze voorkeursvariant gaat ervan uit de aansluiting te voorzien van verkeerslichten met eventuele aanpassingen aan de bestaande opstelstroken.

#### *Reitdiepplein*

De aanstaande reconstructie van de Zuidelijke Ringweg maakt het noodzakelijk om de capaciteit op de aansluiting van de Noordelijke en Westelijke Ringweg – het Reitdiepplein – uit te breiden. De belangrijkste reden daarvoor is dat de Westelijke en Noordelijke Ringweg onderdeel worden van de omleidingsroute tijdens de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg. Deze capaciteitsuitbreiding wordt uitgevoerd in de periode 2014-2015.

#### *Groencompensatie*

Het toekomstige fietspad parallel aan de Noordelijke Ringweg is gepland in een gebied dat behoort tot de basisgroenstructuur van de stad. In de Groenstructuurvisie aangeduid als Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SES). Deze structuur bestaat uit ecologische verbindingzones (Aquamarijnstraat), ecologisch kerngebied (Park Selwerd) en ecologisch te ontwikkelen verbindingzones (tracédeel grenzend aan Begraafplaats Selwerderhof). De aanleg van een nieuw fietspad langs de Noordelijke Ringweg leidt tot verlies van de basisgroenstructuur en doorsnijdt de smalle lange groenstructuur in de lengterichting. Eén-op-één compensatie van het groen is niet mogelijk binnen de projectgrenzen. Daarom wordt de groenstructuur integraal mee ontworpen met de fietsvoorziening, waarbij extra aandacht aan het groen besteed wordt. Het fietspad kan meanderen door het groen, zodat het meest waardevolle groen ontzien wordt. Bovendien ontstaat daarmee een aantrekkelijke fietsroute. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van het fietscomfort. Het ontwerp zoekt de balans tussen ecologie, landschapsgroen en fietscomfort.



## **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

De omwonenden en bedrijven in de nabijheid van het nieuwe fietspad worden vroegtijdig geïnformeerd over de plannen van de aanleg van het fietspad. Ook de Fietsersbond wordt bij de planvorming betrokken.

## **Prioriteit en gewenste tijdpad**

---

Eind 2014 kan het project, dat eind 2012 werd gestopt, weer worden opgepakt. Omdat het ontwerp van het fietspad langs de Noordelijke Ringweg goeddeels gereed is, verwachten we dat de aanleg eind 2015 kan starten. Het definitieve ontwerp wordt nog voorgelegd aan het college en de raad.

## **Budget**

---

### **Investeringskosten**

In 2012 is door het Ingenieursbureau een raming gemaakt van de kosten van een nieuw fietspad langs de Noordelijke Ringweg. De totale investering (inclusief plankosten) is geraamd op maximaal € 1,5 miljoen exclusief BTW.

### **Dekking**

De dekking bestaat uitsluitend uit middelen uit het 'maatregelenpakket Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen'.

### **Urenraming/plankosten**

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door de volgende werkzaamheden:

- Opstellen ontwerp en kostenraming;
- Uitwerken tot aanbesteding.

De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend.

## **Informatie en communicatie**

---

De aanleg van het nieuwe fietspad en de bijbehorende herinrichting van het groen zijn vooral van stedelijk belang. Diverse partijen, zoals bewoners, belanghebbenden en wijkraden, worden actief geïnformeerd over het nieuwe fietspad langs de Noordelijke Ringweg. In overleg met hen wordt een definitief ontwerp van het fietspad opgesteld inclusief een kostenraming. Deze twee zaken worden begin 2015 ter vaststelling voorgelegd aan het college en de raad.

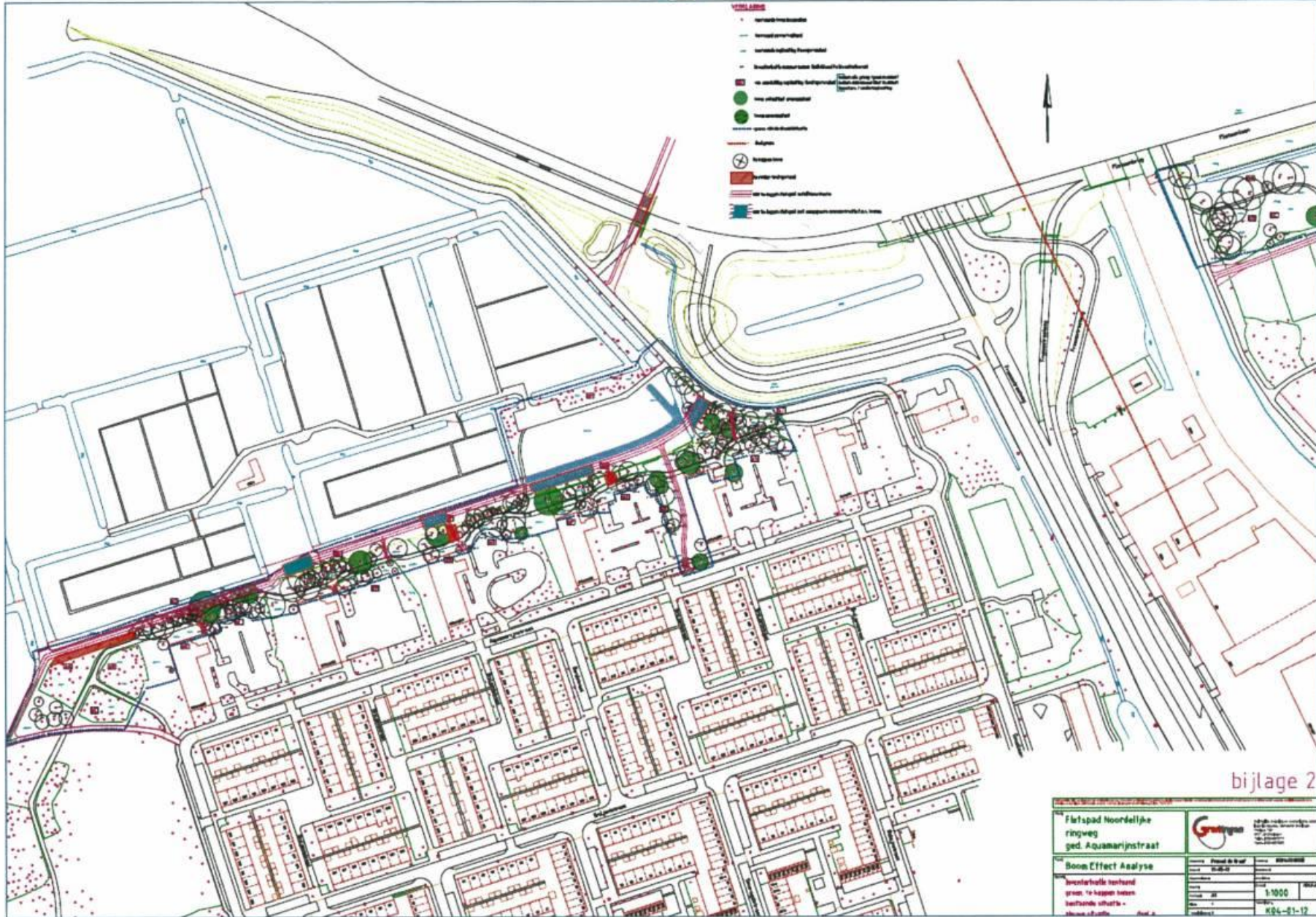


## **Kaartmateriaal**

---

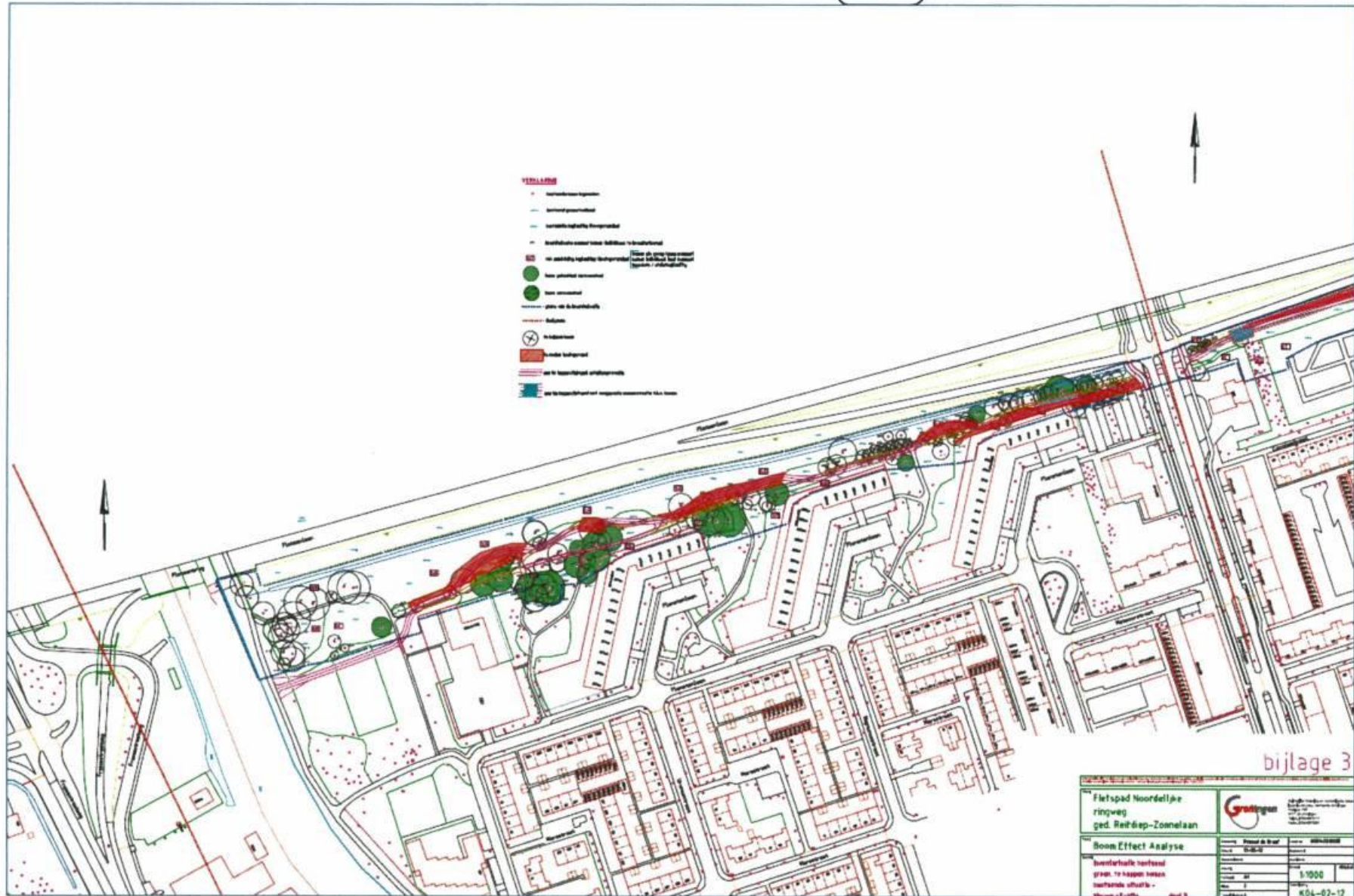


# Startaanvraag/Projectofferte

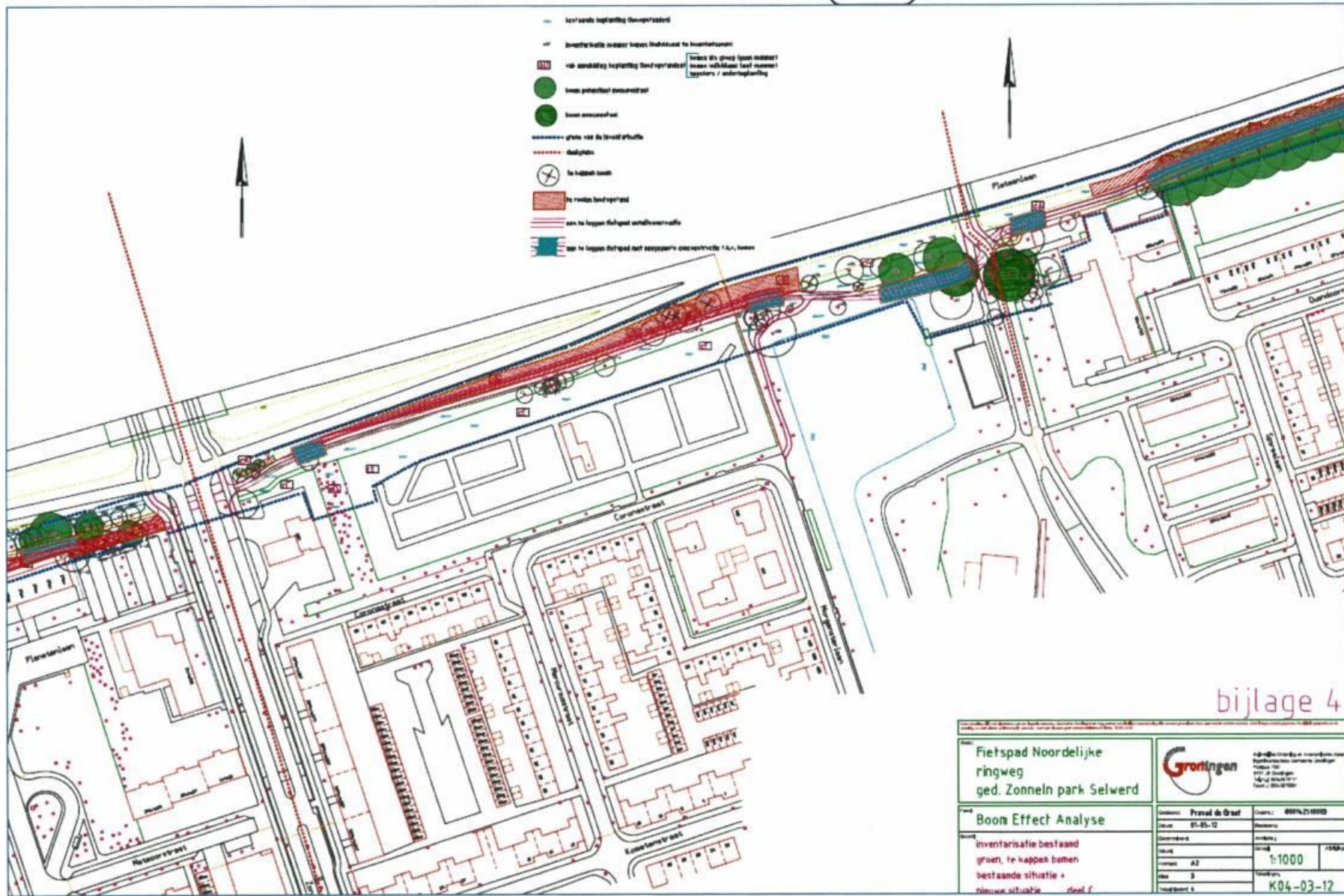


bijlage 2





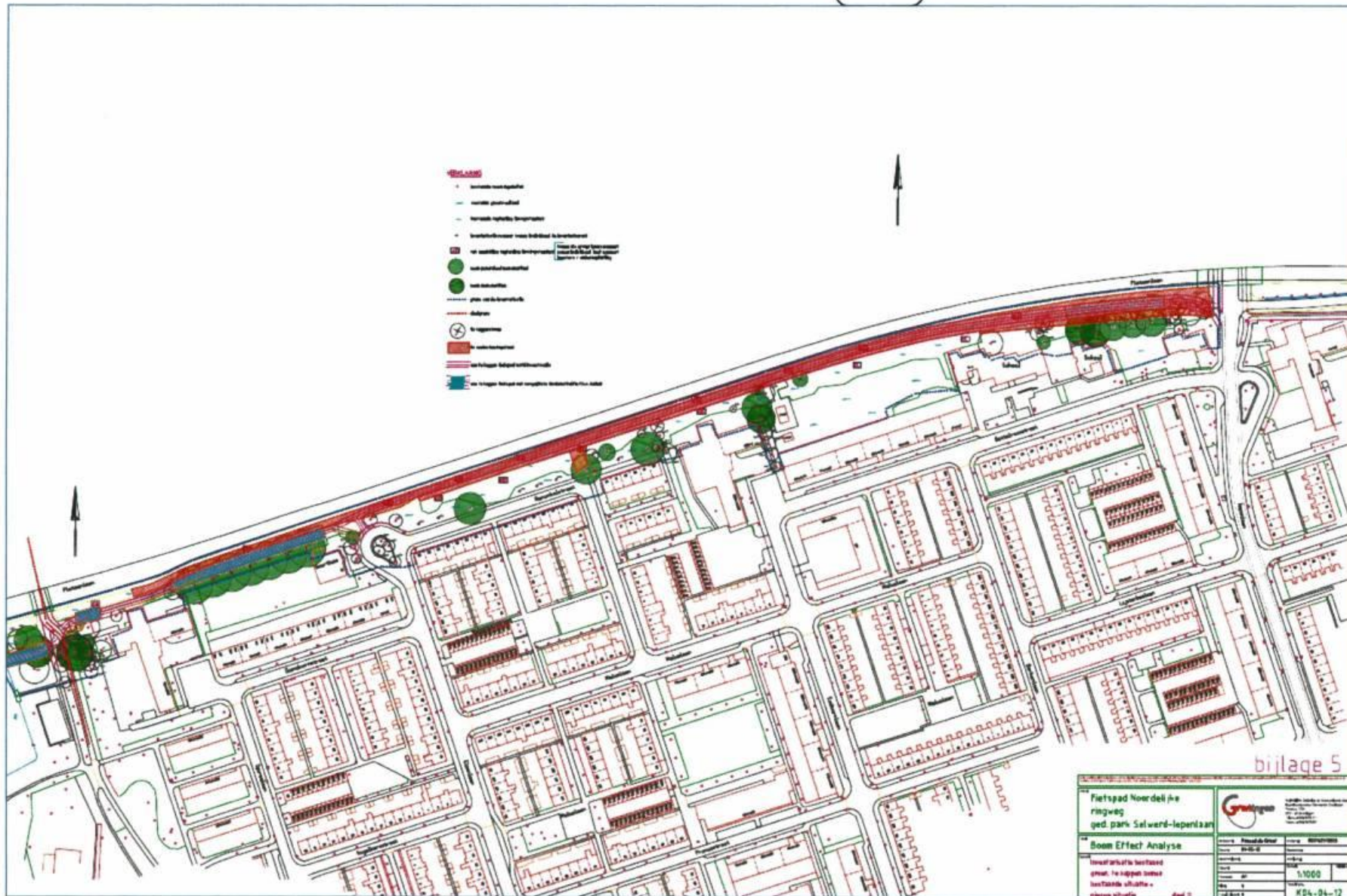




bijlage 4

<b>Fietspad Noordelijke ringweg ged. Zonnepark Selwerd</b>			
<b>Boom Effect Analyse</b>		Project: Prins de Orde Datum: 07-05-12 Schaal: 1:1000 Blad: 3 Bestand: K04-03-12	Status: 100% ZW1000 Datum: 07-05-12 Schaal: 1:1000 Blad: 3 Bestand: K04-03-12
Inventarisatie bestaand groen, te kappen bomen bestaande situatie + nieuwe situatie deel C			





# Startaanvraag/Projectofferte



## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
 Steller : Jaap Valkema  
 Beoogd projectmanager : Martijn Doornbosch  
 Opgesteld/gewijzigd : 26 augustus 2014

### Bestemd voor behandeling in

(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
 VDB :  
 PO('s) : 1 september 2014  
 College : 9 september 2014  
 RC : 8 oktober 2014  
 Raad : 29 oktober 2014

## Voorlopige projectnaam

---

Fietspad spoorlijn Groningen-Sauwerd

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege het eerder uitgewerkte ontwerp, de al beschikbare projectinformatie, de afgebakende opdracht én de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd.*

Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat de voorbereiding, realisatie en ingebruikname van een gedeeltelijk nieuw fietspad parallel aan de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Omdat het ontwerp van deze fietspaden in 2012 al is uitgewerkt, is in principe slechts een herijking van de uitgangspunten nodig. Waar nodig zal het ontwerp moeten worden geactualiseerd.

### Oorspronkelijke aanleiding voor de aanleg van het fietspad

In het kader van de fietsnota 'Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010' heeft de raad al in 2008 ingestemd met de aanleg van een nieuwe fietsverbinding parallel aan de spoorlijn Groningen-Sauwerd, gedeelte Voermanstraat-Kastanjelaan. In de periode daarna is het project opgestart en grotendeels voorbereid, terwijl het gedeelte Voermanstraat-Pegasusstraat zelfs al werd aangelegd. In de tweede helft van 2012 echter is het resterende project vanwege bezuinigingen stopgezet. Conform de motie die de gemeenteraad op 26 september 2012 heeft aangenomen, heeft het college namelijk op 11 oktober 2012 een beleidsarme begroting voor 2013 opgesteld, vooral ingegeven door de verslechterde financiële positie van de gemeente als gevolg van de economische crisis. Om het weerstandsvermogen op peil te brengen en onvermijdelijke financiële knelpunten het hoofd te bieden, moest het college pittige en pijnlijke keuzes maken. Behalve de RegioTram maakte ook de aanleg van een nieuw fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd niet langer onderdeel uit van de begroting voor 2013.



### **Netwerkanalyse Groningen-Assen**

In 2006 hebben het Rijk en de Regio Groningen-Assen een Netwerkanalyse Groningen-Assen opgesteld. Deze Netwerkanalyse moest een antwoord bieden op de bereikbaarheidsknelpunten en een integraal en samenhangend maatregelenpakket bevatten voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. In 2013 is deze Netwerkanalyse geactualiseerd. Belangrijke aanleiding hiervoor was het niet doorgaan van de RegioTram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem. Maar ook omdat de mobiliteit zich anders heeft ontwikkeld dan de regio in 2006 verwachtte, onder meer als gevolg van onvoorziene economische, demografische en technologische veranderingen.

In de afgelopen jaren zijn diverse Fietsroutes Plus tussen de regio en de stad aangelegd. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, mede door de opkomst van de e-bike. Voor de komende periode zetten we als regio in het kader van deze geactualiseerde Netwerkanalyse in op het afmaken van dit Fietsroute Plus-netwerk. Het gaat dan om de routes naar Ten Boer, Winsum, Leek en Haren. Deze regionale fietsroutes moeten goed aansluiten op het stedelijke fietsnetwerk. Momenteel is deze aanlanding onvoldoende. Daarom wordt als nieuwe ambitie ingezet op het aansluiten van de regionale fietsroutes op de stedelijke hoofdfietsroutes. In totaal is hiervoor vanuit de Netwerkanalyse een werkbudget van € 3,2 miljoen beschikbaar. Eén van de projecten is de aanleg van een fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd.

### **Omschrijving op te starten project**

---

Het project omvat de aanleg van een fietsverbinding langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd welke aansluit op de in 2009 gerealiseerde ACM-fietsbrug over het Reitdiep en het bestaande fietspad Achter de Reitdijk. Het betreft de realisatie van een 3,50 meter breed fietspad, uitgevoerd in een asfaltverharding. Binnen het bestemmingsplan Paddepoel is de realisatie van een dergelijk fietspad mogelijk. In het noordoosten dient het nieuwe fietspad aan te sluiten op de Klaas de Vriezestraat. Hier kan worden volstaan met verbeteringen aan het wegdek waardoor het fietscomfort toeneemt, het project voorziet niet in een nieuw fietspad parallel aan de Klaas de Vriezestraat. Fietsers moeten vanuit de omliggende wijken het nieuwe fietspad op een gemakkelijke en veilige manier kunnen bereiken. Dat betekent aan de ene kant goede verbindingen tussen de bestaande fietspaden en straten en het nieuw aan te leggen fietspad. Ook moeten fietsers veilig kunnen oversteken ter hoogte van de Zonnelaan en de Kastanjelaan. Een veilige oversteek op deze kruispunten maakt onderdeel uit van dit project.

Aangezien het beschikbare budget op dit moment ontoereikend is voor de aanleg van een fietspad tussen de ACM-fietsbrug en de Walfridusbrug, starten we met de aanleg van het zuidelijke gedeelte. Binnen het beschikbare budget kan namelijk wel een fietspad worden aangelegd tussen de Pegasusstraat en de Kastanjelaan (station Groningen-Noord). Voor het noordelijke gedeelte van het fietspad – tussen de Kastanjelaan en de Walfridusbrug – dient alvast een voorlopig ontwerp te worden opgesteld, inclusief een globale kostenraming. De aanleg van het noordelijke gedeelte van het fietspad zal in combinatie met de nieuw aan te leggen Fietsroute Plus Groningen-Winsum (voorzien in 2017) een zeer directe fietsroute vanuit Winsum, Sauwerd en Adorp met de stad opleveren.

### **Relatie met andere projecten**

#### *Woningbouwlocatie Paddepoel-Zuidoost (ZON Wonen)*

Tussen de Zonnelaan, de Grote Beerstraat en de spoorlijn Groningen-Sauwerd vindt momenteel woningbouw plaats. In het stedenbouwkundig ontwerp is echter rekening gehouden met een fietspad en de benodigde ruimte is daarvoor gereserveerd.



### *Groencompensatie*

Het toekomstige fietspad parallel aan de spoorlijn Groningen-Sauwerd is gepland in een gebied dat behoort tot de basisgroenstructuur van de stad. In de Groenstructuurvisie is deze structuur aangeduid als Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur (SES). Deze structuur bestaat uit ecologische verbinding-zones. De aanleg van een nieuw fietspad langs de spoorlijn leidt tot verlies van de basisgroenstructuur en doorsnijdt de smalle lange groenstructuur in de lengterichting. Eén-op-één compensatie van het groen is niet mogelijk binnen de projectgrenzen. Daarom wordt de groenstructuur integraal mee ontworpen met de nieuwe fietsvoorziening, waarbij extra aandacht aan het groen besteed wordt. Het fietspad kan meanderen door het groen, zodat het meest waardevolle groen ontzien wordt. Bovendien ontstaat daarmee een aantrekkelijke fietsroute. Uiteraard mag dit niet ten koste gaan van het fietscomfort. Het ontwerp zoekt de balans tussen ecologie, landschapsgroen en fietscomfort.

## **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

De omwonenden en bedrijven in de nabijheid van het nieuwe fietspad worden vroegtijdig geïnformeerd over de plannen voor de aanleg van het fietspad. Daarnaast dient overleg te worden gevoerd met ProRail in het kader van een mogelijke toekomstige spoorverdubbeling tussen de stations Groningen en Groningen-Noord. Ook de Fietsersbond wordt bij de planvorming betrokken. In 2012 heeft de gemeente de benodigde grond voor het fietspad tussen de Pegasusstraat en de Zonnelaan overigens al aangekocht van Blauwbörgje/Lentis.

## **Prioriteit en gewenste tijdpad**

---

Eind 2014 kan het project, dat eind 2012 werd gestopt, weer worden opgepakt. Omdat het ontwerp van het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd goeddeels gereed is, verwachten we dat de aanleg eind 2015 kan starten. Het definitieve ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

## **Budget**

---

### **Investeringskosten**

In 2012 is door het Ingenieursbureau een raming gemaakt van de kosten van een nieuw fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd. De totale investering (inclusief plankosten) is geraamd op maximaal € 0,6 miljoen exclusief BTW.

### **Dekking**

De dekking bestaat uitsluitend uit middelen uit het 'maatregelenpakket Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen'.

### **Urenraming/plankosten**

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door de volgende werkzaamheden:

- Opstellen ontwerp en kostenraming;
- Uitwerken tot aanbesteding.

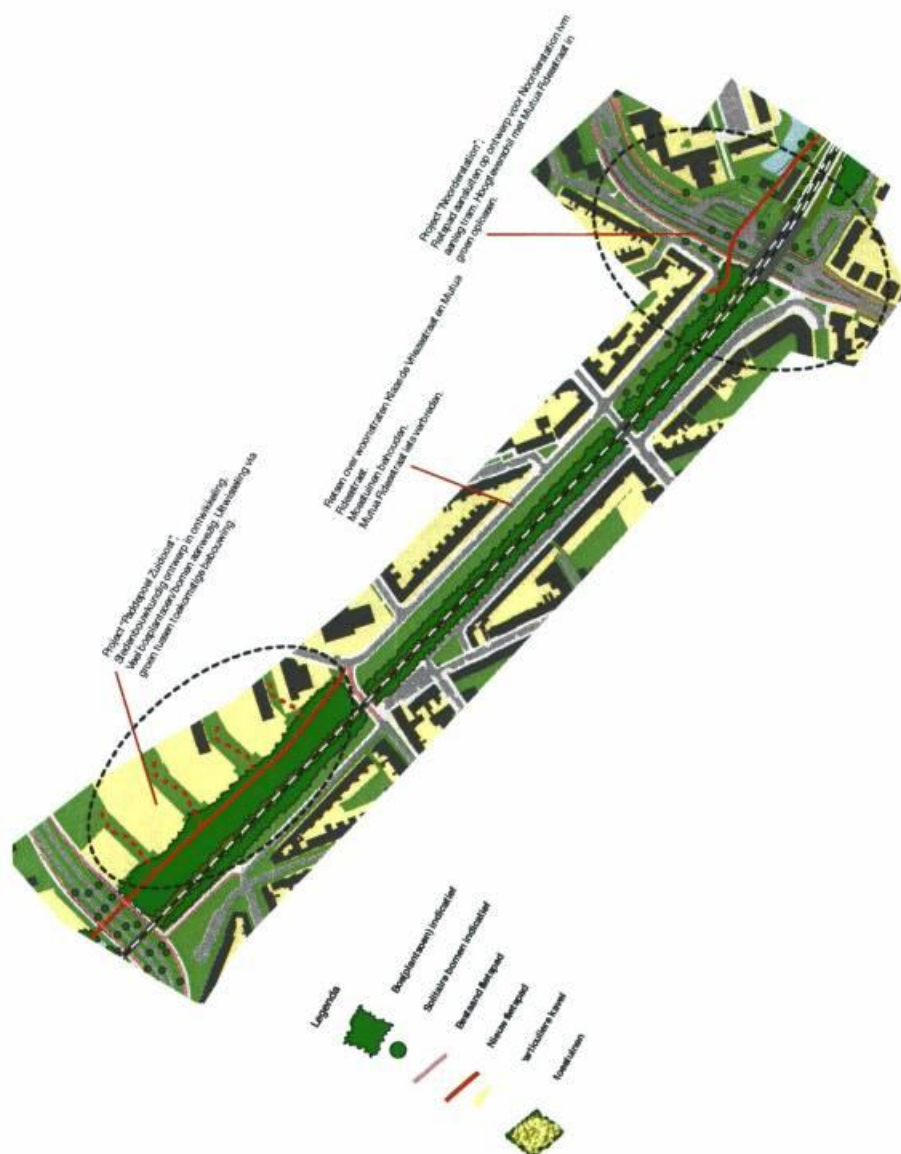
De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend.



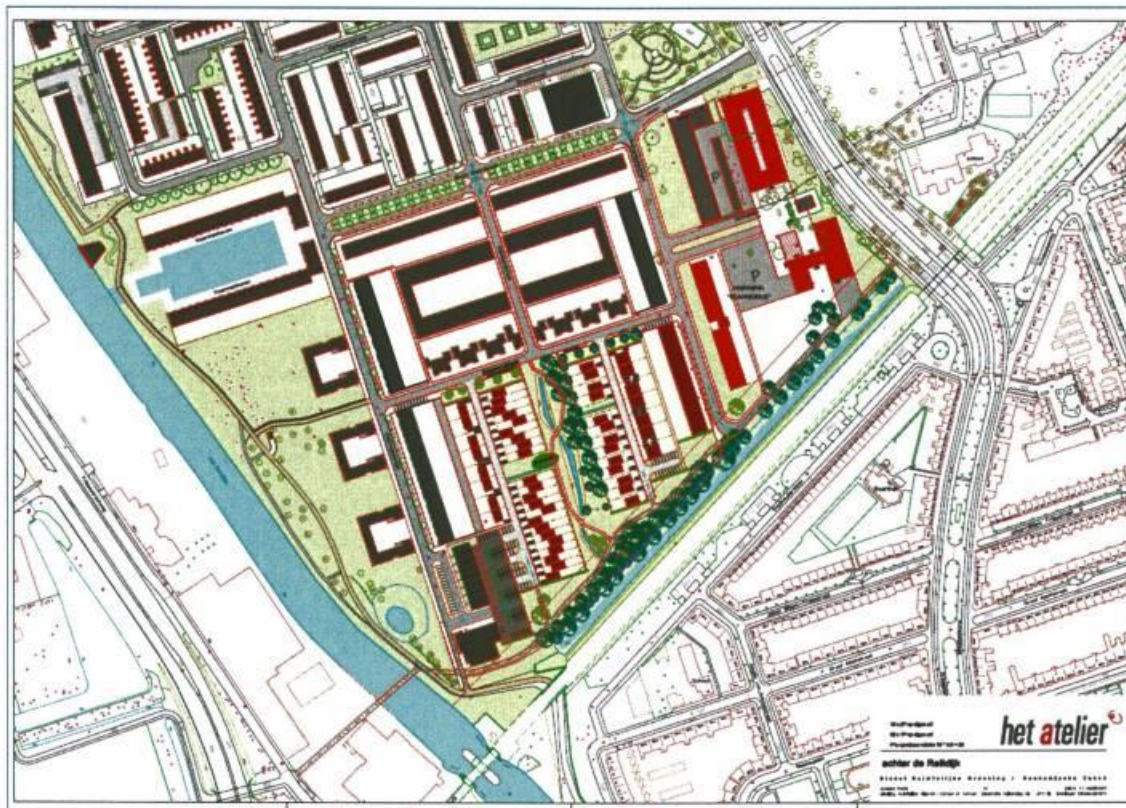
## Informatie en communicatie

De aanleg van het nieuwe fietspad en de bijbehorende herinrichting van het groen zijn vooral van stedelijk belang. Diverse partijen, zoals bewoners, belanghebbenden en wijkraden, worden actief geïnformeerd over het nieuwe fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd. In overleg met hen wordt een definitief ontwerp van het fietspad opgesteld met kostenraming. Het ontwerp wordt begin 2015 ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

## Kaartmateriaal



Mogelijke fietsverbinding tussen Prinsesseweg/Zonnelaan en station Groningen-Noord



Stedenbouwkundig ontwerp Achter de Reisdijk (Paddepoel-Zuidwest)



Stedenbouwkundig ontwerp Paddepoel-Zuidoost



## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
Steller : Jaap Valkema  
Beoogd projectmanager : Martijn Doornbosch  
Opgesteld/gewijzigd : 26 augustus 2014

Bestemd voor behandeling in  
(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
VDB :  
PO('s) : 1 september 2014  
College : 9 september 2014  
RC : 8 oktober 2014  
Raad : 29 oktober 2014

## Voorlopige projectnaam

---

Verbeteren Slimme Routes naar Zernike

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd. Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat de voorbereiding en de realisatie van fysieke verbeteringen aan de twee Slimme Routes naar Zernike.*

### Netwerkanalyse Groningen-Assen

In 2006 hebben het Rijk en de Regio Groningen-Assen een Netwerkanalyse Groningen-Assen opgesteld. Deze Netwerkanalyse moest een antwoord bieden op de bereikbaarheidsknelpunten en een integraal en samenhangend maatregelenpakket bevatten voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. In 2013 is deze Netwerkanalyse geactualiseerd. Belangrijke aanleiding hiervoor was het niet doorgaan van de RegioTram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem. Maar ook omdat de mobiliteit zich anders heeft ontwikkeld dan de regio in 2006 verwachtte, onder meer als gevolg van onvoorziene economische, demografische en technologische veranderingen.

In de afgelopen jaren zijn diverse Fietsroutes Plus tussen de regio en de stad aangelegd. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, mede door de opkomst van de e-bike. Voor de komende periode zetten we als regio in het kader van deze geactualiseerde Netwerkanalyse in op het afmaken van dit Fietsroute Plus-netwerk. Het gaat dan om de routes naar Ten Boer, Winsum, Leek en Haren. Deze regionale fietsroutes moeten goed aansluiten op het stedelijke fietsnetwerk. Momenteel is deze aanlanding onvoldoende. Daarom wordt als nieuwe ambitie ingezet op het aansluiten van de regionale fietsroutes op de stedelijke hoofdfietsroutes. In totaal is hiervoor vanuit de Netwerkanalyse een werkbudget van € 3,2 miljoen beschikbaar. Eén van de projecten is het fysiek verbeteren van de twee Slimme Routes naar Zernike.

## Omschrijving op te starten project

---

In 2013 zijn we begonnen met de promotie van twee alternatieve fietsroutes van en naar Zernike Campus voornamelijk voor eerstejaars studenten. In 2014 hebben we hier een vervolg aan gegeven. De belangrijkste reden was dat ter hoogte van de Noordelijke Ringweg steeds vaker doorstromingsproblemen ontstaan, omdat de grote stroom fietsers op de Zonnelaan voorrang heeft op het autoverkeer dat de Noordelijke Ringweg verlaat. Met als consequentie dat automobilisten moeilijk rechts- of linksaf de Zonnelaan op kunnen rijden, hetgeen in voorkomende gevallen zelfs kan leiden tot onveilige situaties. In de Netwerkanalyse is om die reden geld gereserveerd voor de aanpak van dit kruispunt (zie hieronder).

In plaats van gebruik te maken van de Zonnelaan van en naar Zernike Campus, kunnen fietsers ook gebruik maken van het Jaagpad langs het Reitdiep of van de route door Park Selwerd. Deze alternatieve routes zijn sneller, want zonder verkeerslichten, en bovendien aantrekkelijker. Voor, tijdens en na de promotiecampagne is het aantal fietsers van en naar Zernike gemonitord. Ondanks een toename van ongeveer 3.000 fietsers in totaal is gebleken dat fietsers inmiddels vooral de twee alternatieve fietsroutes weten te vinden. Vooral de route via Park Selwerd bleek erg populair.

In het kader van de promotiecampagne zijn in 2013 aan de gebruikers van de Slimme Routes tips en ideeën gevraagd die kunnen leiden tot fysieke verbeteringen aan de routes zelf. In totaal hebben wij 75 tips ontvangen waarvan ongeveer een derde betrekking had op het verbeteren van de bestaande fietspaden. Het gaat dan met name om het verbreden van de fietspaden, het verbeteren van de verharding of het aanpassen van bochten. Bovendien kwamen over de fietsoversteken Pleiadenlaan en Eikenlaan elf tips binnen.

Er is nog geen onderzoek gedaan naar de eventuele consequenties voor het groen. In een volgende fase zal hiervoor een analyse worden gedaan en gestreefd worden de groen kwaliteit te behouden of indien mogelijk te versterken.

### **Slimme Route Jaagpad**

Het Jaagpad langs het Reitdiep begint op het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg en is voor het overgrote deel een uitstekende fietsverbinding. Hoewel de breedte van het fietspad (3,00 meter) tijdens drukke momenten weleens beperkt voelt, is sprake van een kwalitatief hoogwaardig en aantrekkelijk fietspad. Overigens is het wenselijk het aanwezige groen zodanig te onderhouden dat deze nominale breedte ook feitelijk beschikbaar blijft.

Langs de fietsroute zijn echter twee locaties die verbeterd kunnen worden. In de eerste plaats gaat het daarbij om de fietsoversteek over de Pleiadenlaan. Behalve dat de opstelruimte voor fietsers in het midden van de Pleiadenlaan te beperkt is, zorgt het fietsverkeer op de fietspaden langs de Pleiadenlaan voor opstoppingen voor fietsers die gebruik maken van het Jaagpad. Onderzocht moet worden welke fysieke maatregelen het fietscomfort op de Slimme Route kunnen verbeteren zonder dat daarbij het fietscomfort op de fietspaden langs de Pleiadenlaan wordt aangetast.

In de tweede plaats zijn er verbeteringen mogelijk aan het fietspad ter hoogte van de Noordelijke Ringweg. De verlichting van het fietspad dient op deze locatie verbeterd te worden, zodat het fietspad ook in de wintermaanden een aantrekkelijk alternatief voor fietsers is. Het gedeelte van het fietspad tussen het Jaagpad en het Blauwborgje (ter hoogte van de ACLO) dient verbreed te worden tot 3,50 meter.

Fysieke aanpassingen aan het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg zijn geen onderdeel van dit project, maar worden opgepakt in het project Aanpassingen kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg (zie hieronder).



Overigens vormt de Slimme Route Jaagpad ook de aansluiting van de Fietsroute Plus Groningen-Zuidhorn op het stedelijk fietsnetwerk. In 2012 is deze kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding gerealiseerd, zodat fietsers vanuit Zuidhorn en Aduard zonder verkeerslichten en via een aantrekkelijke fietsroute de binnenstad kunnen bereiken.

### **Slimme Route Park Selwerd**

De Slimme Route Park Selwerd is een route via 30 km/uur-straten en solitaire fietspaden die begint in het Noorderplantsoen en eindigt op de Crematoriumlaan. Op de route is een aantal maatregelen nodig die het fietscomfort en de herkenbaarheid van de Slimme Route (kunnen) verbeteren. Zo is op de fietsroute in de eerste plaats sprake van verschillende soorten verharding. Hoewel het grootste gedeelte van de route bestaat uit een asfaltverharding, bestaan diverse locaties uit een verharding bestaande uit klinkers of kasseien (bijvoorbeeld Kerklaan in het Noorderplantsoen, Bessemoerstraat en Wilgenpad). Vanuit fietscomfort en herkenbaarheid gaat de voorkeur uit naar een asfaltverharding.

Langs deze fietsroute staan bovendien veel fietspaaltjes. Veel hiervan zijn in het verleden geplaatst, omdat het een zeer effectieve manier is om motorvoertuigen op fietspaden te weren. Bovendien betekent de aanschaf van een paaltje een kleine investering, met nauwelijks onderhoudskosten en geen handavingskosten. Fietspaaltjes zijn echter niet alleen een permanente vorm van discomfort, maar ze zijn ook een oorzaak van veel eenzijdige fietsongevallen. Ter verbetering van de fietsveiligheid is het daarom nodig de nut en noodzaak van de aanwezige fietspaaltjes tegen het licht te houden. Waar paaltjes niet langer nodig zijn, kunnen ze worden verwijderd. Als de paaltjes wel nodig zijn, kiezen we voor fietspaaltjes die goed zichtbaar zijn. Het gaat dan om rood-witte fietspaaltjes die bovendien worden 'ingeleid' door markering.

Een specifieke locatie waaraan aandacht dient te worden besteed is allereerst de fietsdoorsteek ter hoogte van de spoorlijn Groningen-Sauwerd. Behalve dat hier sprake is van slecht onderhoud, dient ook gekeken te worden naar de breedte van het fietspad in combinatie met de mogelijkheid tot het verwijderen van de obstakels in het midden (middeneiland, fietspaaltjes).

Een tweede locatie is de Bessemoerstraat tussen de Klaas de Vriezestraat en de Wilgenlaan. Deze straat is momenteel onaantrekkelijk voor fietsers. Behalve de aanwezige verkeersdrempels maken de verschillende typen verhardingen (asfalt, klinkers en kasseien) en de aanwezige versmallingen dit gedeelte van de Slimme Route oncomfortabel. Nabij het kruispunt Bessemoerstraat-Wilgenlaan dient bovendien onderzocht te worden of het mogelijk is een betere oplossing te vinden voor de vele taxibusjes die dagelijks kinderen van en naar de W.A. van Lieflandschool halen en brengen. In combinatie met de vele fietsers kan dit in voorkomende gevallen namelijk leiden tot verkeersveiligheidsproblemen of verkeershinder. Overigens is de voorrangssituatie op het kruispunt zelf onduidelijk, fietsers vanaf het Wilgenpad moeten namelijk voorrang verlenen aan het overige verkeer.

Het Wilgenpad beschikt over meerdere bromfietsdrempels. Nagegaan dient te worden of deze drempels nog steeds noodzakelijk worden geacht of dat ze verwijderd kunnen worden. Dat laatste heeft namelijk positieve gevolgen voor het fietscomfort. Bovendien is de breedte van het Wilgenpad met circa 2,60 meter onvoldoende. Onderzocht dient te worden of dit fietspad verbreed kan worden tot 3,50 of zelfs 4,00 meter.

Het grootste knelpunt in de Slimme Route Park Selwerd vormt de fietsoversteek over de Eikenlaan. Ook hier geldt dat de opstelruimte voor fietsers in het midden van de Eikenlaan te beperkt is. Bovendien hebben fietsers op de fietspaden langs de Eikenlaan voorrang op de Slimme Route waardoor op de Slimme Route wachtrijen ontstaan, met regelmatig terugslag op het kruispunt, die regelmatig leiden tot verkeersonveilige situaties. Onderzocht moet worden welke fysieke maatregelen het fietscomfort op de Slimme Route kunnen verbeteren zonder dat daarbij het fietscomfort op de fietspaden langs de Eikenlaan wordt aangetast.



Ook dient een oplossing te worden gevonden voor de vele fietsers die vanaf de Eikenlaan rechtsaf slaan de Slimme Route op in combinatie met het rechtdoorgaande fietsverkeer op de Slimme Route zelf, bijvoorbeeld door de aanleg van een invoegstrook op de Slimme Route.

Veel fietsbewegingen komen uiteindelijk samen in Park Selwerd. Mede door het succes van de promotiecampagne zijn de fietsintensiteiten hier de afgelopen jaren dan ook fors toegenomen, terwijl de infrastructuur gelijk is gebleven. Het huidige fietspad door Park Selwerd (tussen Eikenlaan en Noordelijke Ringweg) is onvoldoende breed (2,60-2,80 meter). Gelet op de huidige intensiteiten en een mogelijke verdere toename de komende jaren dient dit fietspad verbreed te worden tot 4,00 meter.

Fietsers die gebruik maken van de Slimme Route door Park Selwerd vervolgen hun route op Zernike Campus via de Crematoriumlaan en de Nijenborgh. Vanwege toekomstige bouwwerkzaamheden zal een gedeelte van de Nijenborgh (tijdelijk) worden afgesloten. Daardoor zullen veel fietsers genoodzaakt zijn terug te fietsen richting de Zernikelaan, terwijl we dit juist willen voorkomen. Onderdeel van dit project is dan ook te onderzoeken of het mogelijk is een logische fietsverbinding aan te leggen tussen de Paddepoelsterweg en Zernike Campus in het verlengde van de Grouwelerie. Als dit om de één of andere reden niet mogelijk blijkt, dient een invoeger op het fietspad langs de Zonnelaan aangelegd te worden.

### **Relatie met andere projecten**

#### *Verkeersplan Zernike*

Samen met de Rijksuniversiteit Groningen, de Hanzehogeschool Groningen en het bedrijfsleven is het Verkeersplan Zernike opgesteld. In dit verkeersplan is een gezamenlijke inventarisatie van knelpunten en oplossingsrichtingen voor de Zernike Campus beschreven, waaronder de bereikbaarheid per fiets en de verkeerssituatie rond de aansluiting van de Zonnelaan en de Noordelijke Ringweg (zie hieronder).

#### *Aansluiting Noordelijke Ringweg-Zonnelaan*

De Zonnelaan is met dagelijks meer dan 10.000 fietsers één van de drukste fietsroutes in de stad. Op de drukste momenten in de ochtend- en avondspits passeert iedere vier seconden een fietser waardoor de hiaten bij de aansluiting op de Noordelijke Ringweg dusdanig klein en in aantal beperkt zijn dat dit leidt tot doorstromingsproblemen voor het auto- en busverkeer met lange wachtrijen tot gevolg. Deze situatie leidt tot verkeersonveiligheid, omdat weggebruikers vaker risico nemen. De oplossing van het knelpunt ligt in het wegnemen of verminderen van de conflicten tussen het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer. We zetten daarom in op de verbetering van de doorstroming, zonder grootschalige aanpassingen aan de infrastructuur. Onze voorkeursvariant gaat ervan uit de aansluiting te voorzien van verkeerslichten met eventuele aanpassingen aan de bestaande opstelstroken.

#### *Aanleg fietspad langs de Noordelijke Ringweg*

In de tweede helft van 2012 is de aanleg van een nieuw fietspad ten zuiden van de Noordelijke Ringweg vanwege bezuinigingen stopgezet. In het kader van de geactualiseerde Netwerkanalyse is dit project echter weer actueel geworden waardoor we dit project eind 2014 weer oppakken. Omdat het ontwerp van dit fietspad goeddeels al gereed is, verwachten we dat de aanleg eind 2015 kan starten. In feite behelst dit project twee fietspaden: een fietspad tussen de Aquamarijnstraat, de Goudlaan en de fietstunnel onder de Friesestraatweg (N355) ten westen van het Reitdiep én een fietspad tussen het Jaagpad en de Iepenlaan parallel aan de Noordelijke Ringweg (zuidzijde). Dit fietspad kruist daarmee beide Slimme Routes naar Zernike.

#### *Aanleg fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd*

Ook de aanleg van een fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd werd eind 2012 stopgezet vanwege bezuinigingen. Maar ook dit project is weer actueel geworden. Dit project voorziet in de aanleg van een fietspad tussen de Pegasusstraat en de Klaas de Vriezestraat en verbeteringen voor het fietscomfort aan de Klaas de Vriezestraat zelf. Het toekomstige fietspad kruist de Slimme Route Park Selwerd.



## **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

De omwonenden en buurtverenigingen in de nabijheid van de twee Slimme Routes naar Zernike worden vroegtijdig betrokken bij de mogelijke fysieke verbeteringen aan de bestaande fietsroutes. Uiteraard worden daarbij ook partijen betrokken als de Fietsersbond, de Rijksuniversiteit, de Hanzehogeschool en Yarden (crematorium).

## **Prioriteit en gewenste tijdpad**

---

Eind 2014 kan het project worden opgepakt en kunnen verschillende maatregelen worden onderzocht en nader uitgewerkt. Bij aanvang van de KEI-week – augustus 2015 – dienen de maatregelen te zijn uitgevoerd. Het definitieve ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

## **Budget**

---

### **Investeringskosten**

Voor het nemen van fysieke maatregelen aan de twee Slimme Routes naar Zernike is (vooralsnog) een taakstellend budget (inclusief plankosten) beschikbaar van € 0,8 miljoen exclusief BTW. Van het taakstellend budget is maximaal 25% bestemd voor verbeteringen aan de Slimme Route Jaagpad en minimaal 75% voor verbeteringen aan de Slimme Route Park Selwerd.

### **Dekking**

De dekking bestaat uitsluitend uit middelen uit het 'maatregelenpakket Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen'.

### **Urenraming/plankosten**

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door de volgende werkzaamheden:

- Verkeerskundige toets en kostenraming;
- Opstellen ontwerp;
- Uitwerken tot aanbesteding.

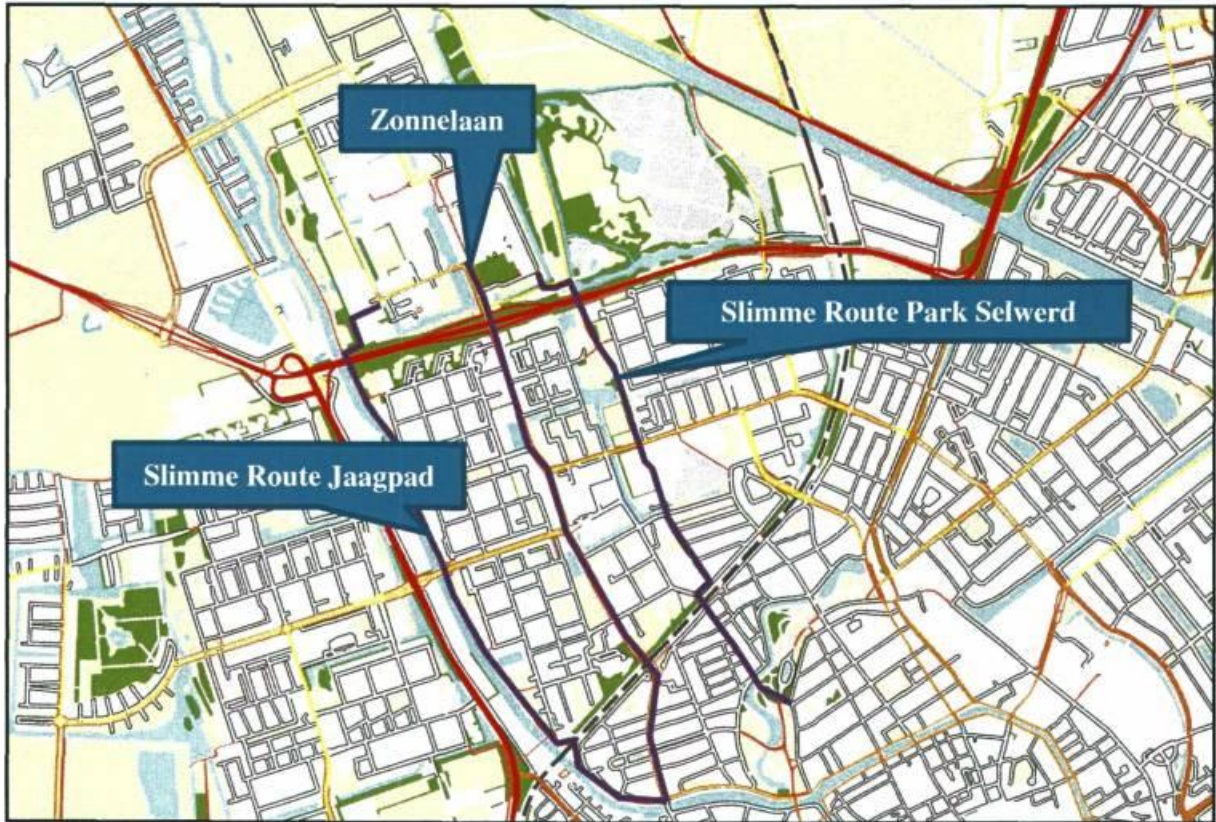
De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend.

## **Informatie en communicatie**

---

De verbeteringen aan de Slimme Routes naar Zernike zijn vooral van stedelijk belang. Diverse partijen, zoals bewoners, belanghebbenden, wijkraden en bedrijven als Yarden, worden actief betrokken bij de totstandkoming van het fysieke maatregelenpakket. In overleg met hen wordt een definitief pakket van maatregelen opgesteld en daaraan gekoppeld een definitieve kostenraming. Deze twee zaken worden begin 2015 ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

## Kaartmateriaal





# Startaanvraag/Projectofferte



## Programma Bereikbaarheid

---

Programmaleider : Ingrid Bolhuis  
 Steller : Marcel Meijer / Martijn Doornbosch  
 Beoogd projectmanager : Martijn Doornbosch  
 Opgesteld/gewijzigd : 14 juli 2014

### Bestemd voor behandeling in

(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :  
 DB :  
 PO('s) : 1 september 2014  
 College : 9 september 2014  
 RC : 8 oktober 2014  
 Raad : 29 oktober 2014

## Voorlopige projectnaam

---

Doorstroming aansluiting Noordelijke Ringweg – Zonnelaan/Zernikelaan

## Inleiding

---

*Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege de al beschikbare projectinformatie, afgebakende opdracht en de wens om tot een snelle projectstart te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze en zijn daarom de startaanvraag en projectofferte gecombineerd.*

De Zonnelaan is met dagelijks ongeveer 10.000 fietsers één van de drukste fietsroutes van de stad. Het is één van de hoofd fietsroutes van en naar Zernike, die ongelijkvloers is aangesloten op de Noordelijke Ringweg (Plataanlaan) en daarna over gaat in de Zernikelaan.

### Knelpunt

Bij de aansluiting is sprake van een verkeersveiligheids- en doorstromingsprobleem. De fietsers op de Zonnelaan/Zernikelaan hebben voorrang op het verkeer van en naar de op- en afritten van de Ringweg. Op de drukste momenten in de ochtend- en avondspits passeert iedere 4 seconden een fietser. De “gaten” in de fietsersstroom zijn zodanig klein en in aantal beperkt, dat dit leidt tot doorstromingsproblemen voor auto- en busverkeer van en naar de Noordelijke Ringweg, met lange wachtrijen tot gevolg. Door het “ongeduld” dat hierdoor bij de weggebruiker ontstaat, in combinatie met de grote aantallen fietsers, ontstaan regelmatig verkeersonveilige situaties en ongevallen.

### Oplossingsrichting

De oplossing van het knelpunt ligt in het wegnemen of verminderen van de conflicten tussen auto en bus enerzijds en de fietser anderzijds. De ongelijkvloerse afwikkeling van fietsers in de noord-zuid richting vv is een zeer veilige en robuuste oplossing en heeft daarom de voorkeur, maar is gezien de beschikbare financiële middelen (0,5 miljoen euro) nu niet haalbaar. Daarom wordt ingezet op de verbetering van de doorstroming, zonder (grootschalige) aanpassing van de infrastructuur.

## Omschrijving op te starten project

---

### Scope

Het project omvat het onderzoeken, de voorbereiding en de realisatie van doorstromingsmaatregelen bij de aansluiting Noordelijke Ringweg – Zonnelaan/Zernikelaan. Daarbij hoort ook de afstemming met andere wegbeheerders, OV-bureau en overige belanghebbende partijen zoals RUG en Hanze.

### Probleembeschrijving

De kern van het probleem is een ondermaatse kwaliteit van doorstroming bij de kruisingen met de aansluiting, die vervolgens ook nog leidt tot een verkeersonveilige situatie.

Meer in detail speelt het volgende (zie ook kaartje). In de ochtendspits gaat de hoofdstroom fietsers in noordelijke richting. Het autoverkeer dat vanuit oostelijke richting de Noordelijke Ringweg verlaat, krijgt nauwelijks voldoende hiaten om rechtsaf naar Zernike (of linksaf naar Paddepoel) te slaan. Het gevolg is lange wachtrijen op de afrit van de Noordelijke Ringweg, tot op de hoofdrijbaan. Het ontbreken van hiaten wordt versterkt door het bus- en autoverkeer op de Zonnelaan of automobilisten die vanuit westelijke richting de Noordelijke Ringweg verlaten in de richting van Zernike. Tijdens de avondspits leidt de grote fietsersstroom in omgekeerde richting tot probleem. De hoofdstroom fietsers vanaf Zernike richting Paddepoel, conflicteert dan met het autoverkeer dat de Noordelijke Ringweg op wil rijden in westelijke richting en het verkeer dat vanaf de westelijke afrit komt. Daarnaast leidt het autoverkeer vanuit zuidelijke richting (rechtdoorgaand en linksafslaand) in de ochtendspits tot wachtrijen op de westelijke afrit. Om deze reden rijdt ook de spitsbus naar Zernike 's-ochtends niet via de Ring, maar via de Pleiadenlaan om daarmee een file op de afrit te vermijden.

Door het lage aantal, korte hiaten in de stroom fietsers, zijn automobilisten snel geneigd om meer risico te nemen om de stoet fietsers te doorbreken. Hierdoor ontstaan op de kruispunten onveilige situaties en jaarlijks meerdere ongevallen (5 of meer per jaar), gemiddeld in een kwart van de gevallen met slachtoffers. Dit wordt versterkt doordat de voertuigen op de afritten naast elkaar staan en elkaar het zicht ontnemen. De slachtoffers zijn met name fietsers, maar er vinden ook ongevallen tussen auto's en met bussen plaats op deze locatie.

### Oplossing

Voor een ongelijkvloerse afwikkeling van fietsers ontbreken de financiële middelen. De Zonnelaan is een essentiële verbinding in het fietsnetwerk en daarom is randvoorwaarde voor dit project dat alle verkeerstromen over de beide kruispunten afgewikkeld blijven worden. Van daaruit moet de oplossing gezocht worden voor het verbeteren van de doorstroming, met als randvoorwaarde dat de nieuwe situatie verkeersveiliger is dan de huidige situatie.

De voorkeursvariant is om de aansluiting te voorzien van een verkeersregelininstallatie (VRI), met zonodig bijbehorende aanpassingen in opstelstroken. Daarmee worden hiaten in alle verkeerstromen afgedwongen en ontstaat ruimte voor iedere verkeerssoort. Aandachtspunten daarbij zijn een potentieel nieuw verkeersveiligheidsrisico door roodlichtnegatie van fietsers, de doorstroming voor buslijnen van/naar Zernike en Zuidhorn en de te bereiken kwaliteit van doorstroming (binnen het beschikbare budget).

Een andere mogelijkheid die is afgewogen, is een rotonde bij de beide kruisingen. Deze is echter afgefallen omdat dit niet tot de gewenste verbetering van de situatie leidt. De voorrangs- en dus ook conflictsituatie tussen auto en fietsers blijven dan namelijk onveranderd. Daarmee wordt geen verbetering gerealiseerd. Overigens kan een rotondevorm bij deze kruisingen ook niet binnen het beschikbare budget worden aangelegd.



## Projectfases

Grofweg worden de volgende fases in het project onderscheiden:

- Startup
- Verkeerskundige toets / globale schatting realisatiekosten
- Voorlopig Ontwerp
- Definitief Ontwerp
- Aanbesteding
- Realisatie

Voordat overgaan wordt tot de ontwerpfase, is eerst een verkeerskundige toets noodzakelijk. Hierin is vooral de vraag aan de orde of het plaatsen van verkeerslichten leidt tot de gewenste situatie (= zijn verkeerslichten zinvol en mogelijk). Op basis hiervan kan ook worden vastgesteld of de noodzakelijke oplossing binnen budget gerealiseerd kan worden. Dit is een expliciet GO/NO-GO moment in het proces.

## Relatie met andere projecten

### *Verkeersplan Zernike*

Samen met de Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool Groningen en bedrijfsleven is het verkeersplan Zernike opgesteld (concept december 2013). In dit verkeersplan is een gezamenlijke inventarisatie van knelpunten en oplossingsrichtingen beschreven. Benoemd zijn zowel korte als lange termijnmaatregelen. De doorstroming aansluiting Noordelijke Ringweg – Zonnelaan/Zernikelaan is daarin één van de benoemde knelpunten. Daarnaast is sprake van meerdere knelpunten op de Zernikelaan zoals de oversteekbaarheid ter hoogte van de brug naar de tentamenhal en de bussluis, die zich mogelijk in de invloedssfeer van de aansluiting bevinden, maar buiten de scope van deze opdracht vallen.

### *Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)*

Sinds januari 2014 rijden er vanuit de regio naar en door de stad drie HOV-lijnen. Vanaf 2016 komt daar nog een vierde lijn Europapark – Zernike bij. Daarnaast rijdt ook nog de stadslijn 15 via de route over de Westelijke Ringweg tussen Hoofdstation en Zernike. Dit zijn hoogfrequente openbaar verbindingen, met een goede doorstroming als randvoorwaarde. De vierde HOV-lijn passeert de aansluiting Noordelijke Ringweg over de Zonnelaan/Zernikelaan en prioriteit in de doorstroming ter beperking van de rijtijdverliezen zijn voor dit systeem van het grootste belang.

In ditzelfde kader zijn ook de haltes bij de Crematoriumlaan aan weerszijden van de Zernikelaan verlengd tot 40 meter, zodat er twee HOV-bussen tegelijkertijd kunnen halteren. Deze haltes bevinden zich in de invloedssfeer van de aansluiting, waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerking van de oplossing voor de aansluiting.

### *Fietspad langs Noordelijke Ringweg*

In de tweede helft van 2012 is de aanleg van een nieuw fietspad ten zuiden van de Noordelijke Ringweg vanwege bezuinigingen stopgezet. In het kader van de geactualiseerde Netwerkanalyse is dit project echter weer actueel geworden waardoor we dit project eind 2014 weer oppakken. Omdat het ontwerp van dit fietspad goeddeels al gereed is, verwachten we dat de aanleg eind 2015 kan starten. In feite behelst dit project twee fietspaden: een fietspad tussen de Aquamarijnstraat, de Goudlaan en de fietstunnel onder de Friesestraatweg (N355) ten westen van het Reitdiep én een fietspad tussen het Jaagpad en de Iepenlaan parallel aan de Noordelijke Ringweg (zuidzijde). Dit fietspad kruist daarmee beide Slimme Routes naar Zernike.

### *Slimme Routes Zernike*

In 2013 (tijdens de KEI-week) is gestart met het stimuleren van andere fietsroutes naar Zernike, als alternatief voor de Zonnelaan. Doel is fietsers te verleiden om gebruik te maken van de twee andere fietsroutes, namelijk de route langs het Reitdiep (Jaagpad) en de route door de fietstunnel Crematoriumlaan (Park Selwerd). In een communicatiecampagne zijn benadrukt, de rechtstreeksheid van deze fietsroutes en het feit dat fietsers weinig conflictpunten, zoals verkeerslichten, tegen komen. De campagne is in 2014 bij aanvang van het nieuwe studiejaar herhaald. In het maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen is ook voorzien in het oplossen van knel- en verbeterpunten op de alternatieve routes.

Effect van de Slimme Routes is een verkleining van de stroom fietsers over de kruispunten met de aansluiting Noordelijke Ringweg, wat direct leidt tot meer en langere hiaten en dus meer ruimte voor doorstroming van het autoverkeer. Deze maatregel op zichzelf lost de problematiek van de aansluiting niet op, maar kan een plus zijn op de effectiviteit van het aanbrengen van doorstromingsmaatregelen. Al met al blijft sprake van een substantiële stroom fietsers.

### *Onderhoudswerkzaamheden Noordelijke Ringweg door Provincie Groningen*

In 2014 en 2015 worden door de Provincie Groningen diverse werkzaamheden in de nabijheid van de aansluiting Noordelijke Ringweg – Zonnelaan/Zernikelaan uitgevoerd. Zo worden aanpassingen aan het Reitdiepplein gerealiseerd ter vergroting van de capaciteit, wordt regulier onderhoud aan de Noordelijke Ringweg gepleegd en worden geluidsschermen vervangen. Bekeken kan worden of hier nog mogelijkheden voor afstemming en efficiency liggen.

## **Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)**

---

Afstemming over de verbetering van de doorstroming en de te kiezen maatregelen moet in ieder geval plaatsvinden met Rijkuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool Groningen en bedrijvenvereniging VBGW. Het knelpunt is opgenomen in het verkeersplan Zernike dat door deze partijen samen met de Gemeente Groningen is opgesteld.

De omwonenden en bedrijven in de nabijheid van de aansluiting worden vroegtijdig geïnformeerd over de plannen, evenals de wijkvereniging Paddepoel.

## **Prioriteit en gewenste tijdpad**

---

Het tempo waarin de projecten in het maatregelenpakket Netwerkanalyse Groningen – Assen moeten worden gerealiseerd wordt bepaald door de start van de werkzaamheden ARZ (naar verwachting eind 2016). Door vele partijen (gemeente, Regio Groningen Assen, Groningen Bereikbaar, ARZ) wordt daarom nu gezamenlijk hard gewerkt aan het waarborgen van de bereikbaarheid van de stad in de komende jaren. In dit licht bezien, is realisatie van deze maatregel medio 2016 gewenst.

## **Budget**

---

### **Investeringskosten**

Voor het gehele project, plan- en voorbereidingskosten en realisatie, is een bedrag van maximaal 0,5 miljoen euro beschikbaar.

### **Dekking**

De dekking bestaat uitsluitend uit middelen uit het 'maatregelenpakket fiets/auto Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen'.



### Urenraming/Plankosten

De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door de volgende werkzaamheden:

- Verkeerskundige toets en kostenraming;
- Opstellen ontwerp
- Uitwerken tot aanbesteding

De totaal geprognoseerde voorbereidingskosten bedragen 50 duizend euro.

De kosten voor planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen.

### Informatie en communicatie

---

Het verbeteren van de doorstroming bij de aansluiting Noordelijke Ringweg / Zonnelaan is primair een project ter verbetering van de bereikbaarheid van de Stad en regio. De afstemming en samenwerking met Groningen Bereikbaar in planning en externe communicatie (algemene informatie) is daarom een vast onderdeel van het project.

Diverse partijen, zoals bewoners, belanghebbenden en wijkraden, worden actief geïnformeerd over de wijzigingen op de Zonnelaan en de op- en afritten van de Noordelijke Ringweg.

### Projectrisico's

---

Er is een 2-tal projectrisico's te benoemen, waarbij per risico een beheersmaatregel is opgenomen:

- Te weinig oplossend vermogen:  
Het beschikbaar gestelde budget en karakter van het uit de Netwerkanalyse geselecteerde type maatregelen (kleinschalig, snel te realiseren), heeft geleid tot keuze voor de realisatie van verkeerslichten in dit project. De verkeerskundige toets moet echter eerst nog uitwijzen of hiermee ook het beoogde effect, verbetering van doorstroming en verkeersveiligheid, met de maatregel wordt bereikt.  
=> Als geen substantiële vermindering van de problematiek wordt bereikt, wordt het project en/of de invulling ervan heroverwogen;
- Te laag projectbudget:  
Het beschikbare budget is globaal geschat. Bij de nadere uitwerking van het project, ontwerp en kostenraming kunnen de werkelijke projectkosten nog wijzigen.  
=> Het projectbudget is taakstellend en eventuele overschrijdingen moeten daarom eerst binnen het totale budget worden opgelost. Eventueel kan dit leiden tot heroverweging het project, of wijzigingen in het totale maatregelenpakket Netwerkanalyse, onderdeel auto.

Na de verkeerskundige toets volgt daarom eerst een GO/NO-GO moment, waarin zowel het oplossend vermogen als de kostenraming ten opzichte van het beschikbare projectbudget worden betrokken.

### Kaartmateriaal

