

Raadsvoorstel



Onderwerp: **Onderdoorgang Eemsgolaan**

Registratienr. 5118944 Steller/telnr. Gerd Boerema/ 8998 Bijlagen 1

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

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het definitief ontwerp voor de onderdoorgang Eemsgolaan vast te stellen;
- II. de totale kosten voor de realisatie van de onderdoorgang te bepalen op € 4.950.000,-;
- III. voor de uitvoering van de onderdoorgang Eemsgolaan een krediet van € 4.950.000,- ter beschikking te stellen en dit te dekken uit RSP middelen;
- IV. de gemeentebegroting 2015 te wijzigen.

Samenvatting

Het deelproject onderdoorgang Eemsgolaan vindt zijn oorsprong in de door de gemeente en provincie vastgestelde (geactualiseerde) netwerkanalyse en HOV-visie en onderliggende projecten Verbetering Busverbinding Corridor West (rotondecomplex en P+R Hoogkerk) en Busop- en Afrit Hoogkerk. De hoge verkeersintensiteit, in combinatie met de slechte doorstroming van het verkeer leveren voor het busverkeer in de ochtend- en avondspits minuten vertraging op. Daarnaast staat het kruispunt busbaan Peizerweg - Eemsgolaan als verkeersonveilig bekend. Deze knelpunten worden met dit project aangepakt door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising/onderdoorgang bij de kruising Eemsgolaan en Peizerweg en later een aantal ingrepen bij het rotondecomplex Hoogkerk.

De gemeente en de provincie zijn gezamenlijk opdrachtgever voor het project. De provincie financiert de aanleg van de onderdoorgang en de gemeente financiert de aanpassing van de fietsinfrastructuur. De gemeente is in de realisatiefase de formele opdrachtgever jegens aannemer, nutsbedrijven en derden, omdat zij mede financiert en omdat de werkzaamheden op haar grondgebied plaatsvinden en na voltooiing de onderdoorgang en fietsinfrastructuur in beheer en onderhoud komen van de gemeente. De gemeente en provincie hebben gezamenlijk de projectorganisatie ingericht en afgesproken is dat de provincie het project trekt, door het voeren van het projectmanagement en de gemeente en provincie samenwerken bij de uitwerking en uitvoering van het project. Gemaakte uren en kosten worden uit het projectbudget gedekt. Daarnaast heeft de gemeente taken en verantwoordelijkheden als wegbeheerder. Om voorgaande redenen wordt een overeenkomst met de provincie Groningen aangegaan. Het project wordt opgeleverd vóór de start van de Aanpak Ring Zuid (ARZ).

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

De afgelopen periode hebben wij samen met de provincie Groningen gewerkt aan de onderdoorgang Eemsgolaan. U heeft op 12 november 2014 kennis kunnen nemen van het ontwerp en de door ons vastgestelde Bomen Effect Analyse. Daarnaast hebben wij in die brief (registratienummer 4667422) ook de nu voorliggende kredietaanvraag aangekondigd.

De bereikbaarheid van P+R Hoogkerk staat door de hoge verkeersintensiteit, in combinatie met de slechte doorstroming van het verkeer op omliggende wegen onder druk. Dit levert het bus- en autoverkeer in de ochtend- en avondspits minuten vertraging op. Om de bereikbaarheid van P+R Hoogkerk te vergroten, worden door de gemeente en de provincie Groningen diverse maatregelen genomen. Zo worden er onder andere de deelprojecten Optimalisatie rotondecomplex Hoogkerk, Onderdoorgang Eemsgolaan en Busop- en Afrit Hoogkerk uitgevoerd. Deze deelprojecten vinden hun oorsprong in de door de gemeente en provincie vastgestelde (geactualiseerde) netwerkanalyse en HOV-visie en de onderliggende projecten Verbetering Busverbinding Corridor West en Busop- en Afrit Hoogkerk.

De onoverzichtelijke situatie op de kruising busbaan Peizerweg - Eemsgolaan in combinatie met het vele kruisende fiets-, bus- en autoverkeer, zorgt onder meer voor een beperkte doorstroming van de Eemsgolaan en het achterliggende rotondecomplex Hoogkerk.

Deze knelpunten worden onder meer met dit project aangepakt. Door de realisatie van een onderdoorgang bij de kruising busbaan Peizerweg - Eemsgolaan, ontstaat er een ongelijkvloerse kruising waardoor fietsers en auto's geen kruisende bussen meer op hun weg vinden. Daarbij heeft deze maatregel een gunstig effect op de exploitatie van de bussen die minder vertraging ondervinden.

Kader

Met het vaststellen van de geactualiseerde netwerkanalyse en de bijbehorende bereikbaarheidsstrategie door de Regio Groningen Assen, is een integrale visie opgesteld op het gebied van bereikbaarheid binnen de twaalf gemeenten en twee provincies van de Regio Groningen-Assen. De geactualiseerde netwerkanalyse is uitgewerkt in een bereikbaarheidsstrategie en daarmee de kapstok voor alle bereikbaarheidsprojecten in de stad en regio.

De visie hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is een onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie. Hierin wordt onder meer ingezet op HOV-assen, OV-knooppunten en P+R, zodat op de korte en langere termijn wordt bijgedragen aan een goede bereikbaarheid van de stad Groningen en de omliggende regio.

Argumenten en afwegingen

Het project is een gezamenlijk project van de gemeente en de provincie. De provincie financiert de aanleg van de onderdoorgang door middel van een subsidie en de gemeente financiert de aanpassing van de fietsinfrastructuur. Hiervoor ontvangt uw raad nog een raadsvoorstel. De gemeente is tijdens de realisatiefase de formele opdrachtgever jegens aannemer, nutsbedrijven en derden, omdat zij mede financiert en omdat de werkzaamheden op haar grondgebied plaatsvinden en na voltooiing de onderdoorgang en fietsinfrastructuur in beheer en onderhoud komen van de gemeente. De gemeente en provincie hebben samen een projectorganisatie ingericht, waarbij afgesproken is dat de provincie het project trekt, door het voeren van het projectmanagement en de gemeente en provincie samenwerken bij de uitwerking en uitvoering van het project. Gemaakte uren en kosten worden uit het gezamenlijke projectbudget gedekt.

In de huidige situatie is op de corridor Groningen (Hoofdstation/Zuid)-Hoogkerk-Leek/Roden (op onderdelen) sprake van een relatief lange rijtijd, een slechte betrouwbaarheid en onvoldoende concurrentiepositie ten opzichte van de automobilist. Dit is met name een gevolg van toenemende druk op de stad Groningen. Hierdoor ondervindt het openbaar vervoer hinder daar waar auto en openbaar vervoer van dezelfde wegen gebruik maken. Dit heeft vertraging tot gevolg waardoor het openbaar vervoer minder aantrekkelijk en betrouwbaar wordt. Daarnaast zijn bepaalde busverbindingen nog niet optimaal, doordat moet worden omgereden.

In 2012 is besloten om te stoppen met de planstudie spoorlijn Groningen – Heerenveen. Hierbij is aangegeven dat er een onderzoek zal plaatsvinden naar verbeteringsmogelijkheden van de huidige hoogwaardige busverbindingen op de corridor Groningen-Leek/Roden. In dit onderzoek is geconcludeerd is dat de voorgestelde maatregelen uitgevoerd moeten worden in combinatie met maatregelen om de doorstroming op de Zuiderweg - Eemsgolaan te verbeteren. In de huidige situatie is namelijk sprake van een verslechterde doorstroming op dit wegvak, omdat automobilisten ter plaatse van de kruising Eemsgolaan - busbaan Peizerweg voorrang moeten geven aan het bus- en fietsverkeer in noord-zuid richting. De hinder is zodanig dat het verkeer in de huidige situatie in de ochtendspits regelmatig terugslaat op het rotondecomplex van de aansluiting Hoogkerk op de A7. De bereikbaarheid van onder andere P+R Hoogkerk, het dorp Hoogkerk en het bedrijventerrein Kranenburg staan hiermee onder druk.

Grootste probleem betreft het hoge aantal fietsers in noord-zuid richting en het slechte zicht op de kruising. Met betrekking tot verkeersveiligheid is geconstateerd dat op deze locatie regelmatig sprake is van bijna-ongevallen waarbij vaak fietsers betrokken zijn. De combinatie van slechte zichtlijnen en hoge intensiteiten zijn daarvan grotendeels de oorzaak. De huidige situatie wordt dan ook door zowel de gebruikers als de gemeente Groningen als zeer onwenselijk ervaren.

Geconcludeerd is dat een onderdoorgang, de realisatie van een busop- en afrit en de aanpassing van de fietsinfrastructuur ter plaatse van de kruising busbaan Peizerweg - Eemsgolaan de meest effectieve oplossing is om de bereikbaarheid van P+R Hoogkerk voor bus- en autoverkeer te vergroten, de doorstroming verder te verbeteren en daarmee terugslag op het rotondecomplex te voorkomen. Deze oplossing draagt tevens bij aan de doelstellingen voor openbaar vervoer (vrije busbaan met maximale rijtijdwinst en minimaal discomfort) en verkeersveiligheid (ontvlechten van verkeersstromen op een onveilige locatie). Ook is deze oplossing optimaal voor de doorstroming van alle hier samenkomende verkeersstromen (onder meer verbetering van de bereikbaarheid van bedrijvenpark Kranenburg).

Ontwerp

In de ontwerpfase zijn de gemeentelijke uitgangspunten met betrekking tot de ruimtelijke inpassing, ontwerp, inspraak, civieltechnische uitgangspunten, ecologie en beheer en onderhoud verwerkt. Inmiddels ligt er een definitief ontwerp voor de ongelijkvloerse kruising/onderdoorgang en de daarin geïmplementeerde aanpassing van de fietsinfrastructuur (zie bijlage I). Inmiddels is tevens het contract voor de aannemer opgesteld, gebaseerd op het gemeentelijk moederbestek.



Fiets effect analyse

Op dit moment is sprake van een onveilige kruising waarbij een busbaan (Peizerweg) een veel gebruikte fietsverbinding (Eemsgolaan) kruist. Met de komst van de onderdoorgang kunnen fietsers de busbaan en het autoverkeer veilig ongelijkvloers kruisen.

Daarnaast is er voor gekozen om een tweerichtingen fietspad te maken aan de noordzijde van de Eemsgolaan. Dit fietspad wordt conform de fietsstrategie 3.50 meter breed. Voordeel van een fietspad aan de noordzijde is dat er geen conflicten kunnen optreden tussen fietsen en de bussen die in de toekomst gebruik maken van de afrit A7.

Planning

Het project dient afgerond te zijn vóór de start van de ARZ. Tijdens de ombouw van de ARZ wordt een grotere intensiteit op het onderliggende wegennet verwacht. De feitelijke aanleg van bus afrit A7 zelf, gelegen naast de kruising busbaan Peizerweg - Eemsgolaan, wordt bovendien door de ARZ uitgevoerd.

Met het ontwerp:

1. verbetert de betrouwbaarheid en doorstroming van de Qlink en andere buslijnen;
2. verbetert de doorstroming van het autoverkeer in het algemeen;
3. verbetert in de ochtendspits de bereikbaarheid kantoorlocatie Kranenburg;
4. ontstaat een verkeersveilige oplossing voor het gevaarlijke fietsknelpunt.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De projectorganisatie is verantwoordelijk voor de communicatie naar omwonenden en bedrijven in het plangebied. Uit de gevoerde overleggen en informatiebijeenkomsten met de buurt/belanghebbenden komt naar voren dat er groot draagvlak voor het project is.

Financiële consequenties

De provincie financiert de aanleg van de onderdoorgang en de gemeente financiert de aanpassing van de fietsinfrastructuur. Ieder staat voor de financiële risico's van het betreffende deel van het project. Voor de realisatie van de onderdoorgang Eemsgolaan heeft de provincie reeds een krediet van € 4.950.000,- ter beschikking gesteld. Het project wordt gedekt uit het RSP.

De gemeente is formeel opdrachtgever voor de aanleg van de onderdoorgang en de aanpassing van de fietsinfrastructuur waarbij het project door de gezamenlijke projectorganisatie wordt uitgevoerd, Gelijkijdig met de start van de werkzaamheden verstrekt de provincie een bijdrage aan de gemeente. De kosten voor de voorbereiding en uitvoering worden in rekening gebracht bij de gemeente.

Deze opdrachtverlening geschiedt in het belang van de gemeente in het kader van de verrichting van haar taken en verantwoordelijkheden als wegbeheerder. Daarnaast zijn wij eigenaar van de grond waarop het project wordt gerealiseerd. De onderlinge afspraken over de realisatie van de onderdoorgang zijn vastgelegd in een overeenkomst. Het beheer en onderhoud is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook dit komt in de overeenkomst naar voren.

Begrotingswijziging 2015 Onderdoorgang Eemsgolaan

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling Beleid en Ontwerp
Naam voorstel	Onderdoorgang Eemsgolaan
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2015-2016

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Beleidsveld	Deelprogramma	Org. onderdeel	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res.		Saldo na res.	
						mut.	Toev.res.	Onttr. res.	mut.
07.6.4 Overig Verkeer	07.6 Overig verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I	4.950	4.950	0			0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				4.950	4.950	0	0	0	0

De noodzakelijke aanpassingen van de fietsinfrastructuur zijn integraal opgenomen in de uitwerking van de onderdoorgang Eemsgolaan. U ontvangt hierover in het kader van het project Bus op- en afritten Hoogkerk nog een kredietaanvraag. De bus op- en afritten worden gerealiseerd met subsidiemiddelen. We zijn op dit moment bezig deze middelen definitief te maken. Om deze reden voorziet de voorliggende kredietaanvraag nog niet in de aanpassing fietsinfrastructuur.

Weerstandsvermogen

Voor verkeer- en vervoersprojecten wordt de omvang van de niet voorziene risico's berekend aan de hand van de investeringen en opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen van onder andere de gemeenterekening.

In het meerjarenprogramma verkeer en vervoer 2015-2020 hebben we aangegeven hoe we met het risico bij verkeersprojecten omgaan. Bij kleinere verkeersprojecten (onder de 5 miljoen euro) doen zich in de praktijk alleen kleinere afwijkingen voor. Deze projecten worden uitgewerkt tot en met het definitief ontwerp voordat een kredietaanvraag wordt gedaan. Het programma en de kosten en dekking zijn bekend en het is afgestemd met de omgeving. Het risico bij deze projecten is daarom beperkt. Voor deze projecten houden we geen afzonderlijke risicobuffer aan. Bij de grote verkeersprojecten zijn de onzekerheden ook groter. Voor het bepalen van het risico gaan we uit van 10% van de investeringskosten.

Bij de onderdoorgang Eemsgolaan ligt het risico bij de provincie. Voor de aanpassingen aan de fietsinfrastructuur (ingeschat op circa 180.000,-) ontvangt u nog een kredietvoorstel. Om voorgaande redenen is het niet noodzakelijk om een bijdrage vanuit project aan het weerstandvermogen te doen.

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties.

Vervolg

Inmiddels is gestart met de conditionerende werkzaamheden voor de aanleg van de onderdoorgang bij de Eemsgolaan, zoals het verleggen van de kabels en leidingen. De onderdoorgang dient voor aanvang van de Aanpak Ring Zuid gereed te zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

LEGENDA

VLAKKEN-HELLINGEN

- terringsoort
- knuddeomgevingsoort
- laaid
- tuuf
- plantvakVCD
- HaagVCDaanbouw aan bestaand
- Haagnieuw Groenplan-ontwerp
- bestaand/ontwerp tuinsoort A7

BOOMEN-STREKEN

- boomrij/Eenrijplan N2 epen
- boomVCD
- boomrij Groenplan Z2 Epen
- boomrij/rijplan Polderweg Eken
- boomrij/rijplan deurbent



Aanpak Ring Zuid