

**RAADSVOORSTEL:**

2008-2009

Ons kenmerk: RO 09.1895974

Registratienummer : GR 09.

Ingekomen op :

Onderwerp: Reconstructie kruispunt Regattaweg/Damsterdiep

Groningen,

Aan de raad,

Op 31 oktober 2007 is een motie aangenomen waarin uw raad het college verzoekt te komen met een uitgewerkt plan voor een goede en veilige verkeersafwikkeling op het kruispunt Regattaweg/Pop Dijkemaweg, waarbij met name aandacht wordt besteed aan de veiligheid van de voetganger, de circulatie van het verkeer via de Koningsweg, de rol van de Klapbrug en de visie voor de toekomst van de Pop Dijkemaweg. Als antwoord op die motie reiken wij bijgevoegd ontwerp aan.

**Situatie nu: beschrijving van het huidige kruispunt en de daarbij horende problematiek.**

Het kruispunt Regattaweg/Pop Dijkemaweg/Rijksweg (N360) is gelegen in het oosten van de stad Groningen, nabij het kruispunt van het Van Starckenborghkanaal – Eemskanaal en de Oostersluis.

Het kruispunt, dat voorzien is van een verkeersregelinstallatie, ontsluit Ulgersmaborg en Oosterhoogebrug. De Rijksweg wordt in westelijke richting voortgezet als het Damsterdiep die daarmee een snelle verbinding met de Groninger binnenstad vormt. In oostelijke richting sluit de Rijksweg aan op de Beneluxweg (de Oostelijke Ringweg) en vormt daarmee een snelle ontsluiting naar andere bestemmingen. De Regattaweg vormt de verbinding richting Oosterhoogebrug en de Pop Dijkemaweg heeft een ontsluitende functie voor Ulgersmaborg. De intensiteit is zo'n 17.000 voertuigen per etmaal (alle richtingen bij elkaar opgeteld).

Het huidige ontwerp is afgestemd op de specifieke (ontsluitende) functies van de aansluitende wegen. Hoewel de verkeersregeling daarbij naar verwachting functioneert, zijn er diverse klachten over het huidige ontwerp en verkeersregeling bekend:

- de wachttijden voor fietsers en voetgangers worden als te lang ervaren;
- voetgangers vinden de groentijd te kort en daarmee gevaarlijk;
- gebrek aan uniformiteit: fietsers krijgen niet gelijktijdig groen terwijl dat elders wel zo is;
- het vrachtverkeer over de Klapbrug (Regattaweg) wordt als hinderlijk en gevaarlijk ervaren;

- het kruispunt wordt over het algemeen als gevaarlijk ervaren, zonder dat daar specifieke oorzaken voor zijn aan te wijzen (de subjectieve verkeersonveiligheid).



De huidige situatie

**Situatie gewenst: de kernvraag en het gewenste resultaat.**

Over een periode van drie jaar zijn er 12 ongevallen geweest, waarvan 1 ongeval met letsel en 11 ongevallen met uitsluitend materiële schade. Bij 4 ongevallen zijn (brom/snor) fietsers betrokken. Bij de overige 8 ongevallen is uitsluitend gemotoriseerd verkeer betrokken (auto en bus). In geen enkel ongeval zijn voetgangers betrokken. De 12 ongevallen zijn grofweg te verdelen in voorrangsongevallen en ongevallen door onvoldoende afstand houden en houden verband met menselijke (inschattings)fouten. Geen van de ongevallen is toe te schrijven aan het ontwerp van het kruispunt zelf.

Op basis van deze ongevallenanalyse en de daarvoor geldende criteria kan worden gesteld, dat het kruispunt niet als gevaarlijk moet worden aangemerkt.

De kernvraag is daarmee of de huidige ontwerp en -verkeersregeling op basis van de autonome groei van het verkeer en rekening houdend met het extra verkeer als gevolg van de toekomstige ontwikkelingen in de directe of nabije omgeving, aanpassing behoeft. Het antwoord daarop is gegeven in een studie die in 2003 heeft plaatsgevonden in het kader van het stedenbouwkundige plan voor de Tasmantoren. Dit onderzoek geeft aan dat er geen direct ingrijpen nodig is. Anderzijds blijkt uit hetzelfde onderzoek dat de verkeersregeling slimmer kan. Door de verkeersregeling slimmer en efficiënter te regelen kan de cyclustijd van de VRI worden teruggebracht van 90 naar 58 seconden. Dat betekent dat daarmee de capaciteit van het kruispunt

toeneemt. Bovendien is het mogelijk een voor voetgangers en fietsers betere verkeerssituatie te realiseren door geringe wijzigingen in het ontwerp en in de verkeersregeling door te voeren.

Het is mede dankzij de significante verbetering in de cyclustijd mogelijk om verbeteringen in het ontwerp door te voeren die specifiek ingaan op de klachten die over het kruispunt bekend zijn. De grootste verbeteringen zijn:

1. De opstelstroken voor het verkeer vanuit de Pop Dijkemaweg worden samengevoegd, ten behoeve van de fietsers. Daardoor ontstaat er ruimte voor een vrijliggende opstelstrook voor de fietsers. Voor fietsers wordt een "alles groen regeling" geïntroduceerd, dat een enorme kwaliteitsslag betekent.
2. Er worden middengeleiders toegevoegd, waardoor de oversteekbaarheid voor voetgangers toeneemt.
3. Voor voetgangers wordt de groentijd verlengd.
4. De brug op de Regattaweg wordt verboden voor vrachtverkeer; het bedrijventerrein is goed ontsloten via de Koningsweg.

Het gewenste resultaat is een integraal ontwerp dat aansluit op de in de motie van november 2007 genoemde aspecten: een goede en veilige verkeersafwikkeling op het kruispunt Regattaweg/Pop Dijkemaweg, waarbij met name aandacht wordt besteed aan de veiligheid van de voetganger, de circulatie van het verkeer via de Koningsweg en de rol van de Klapbrug en de visie voor de toekomst van de Pop Dijkemaweg.



Gewenste situatie

**Blokkades: mogelijke obstakels die het gewenste resultaat in de weg staan.**

Er zijn geen blokkades, maar in de directe omgeving van het kruispunt zijn diverse andere ontwikkelingen gaande:

- a. Oostersluis
- b. Waterknoop
- c. Ontwikkeling woningbouw Regattaweg
- d. Ontwikkeling hoek Regattaweg/Rijksweg
- e. Ontwikkeling Albert Heijn, De Schakel .

Hoewel de ontwikkelingen op eerste zicht los staan van elkaar, is het kruispunt Rijksweg/Pop Dijkemaweg hierin de gemeenschappelijke deler.

**Ad a.** Het project Oostersluis behelst de realisatie van woningen tussen de Pop Dijkemaweg en Oostersluis voor het deel tussen de Stadsweg en de Rijksweg. Binnen dit project wordt de huidige functie van de Pop Dijkemaweg en de consequenties daarvan op de voorgenomen woningbouw op effecten onderzocht. Het is nu een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Kan dat zo blijven of is een erftoegangsfunctie beter (30 km/uur). Zijn alternatieven mogelijk en/of is een alternatieve ontsluiting nodig e.d. Uw raad wordt hierover binnen de bij dat project behorend proces geïnformeerd. Er is voor gekozen de verschijningsvorm van onderhavig kruispunt niet af te laten hangen van een mogelijke gewijzigde functie naar erftoegangsweg van de Pop Dijkemaweg. Het is weliswaar mogelijk de aansluiting van de Pop Dijkemaweg als uitritconstructie uit te voeren, maar dat is een sterk geforceerde oplossing. Verkeerstechnisch roept dat, zeker bij uitgeschakelde VRI, meer vragen op dan dat het antwoorden geeft. Daarom wordt gekozen voor een oplossing waarbij alle aansluitende wegen a-niveau op elkaar aansluiten.

**Ad b.** Waterknoop. De komst van de Abel Tasmantoren vormde enkele jaren geleden aanleiding voor specifiek verkeersonderzoek naar de capaciteit van de kruising Rijksweg/Pop Dijkemaweg. Destijds is vastgesteld dat de huidige capaciteit van het kruispunt meer dan toereikend is om aan de vraag van het extra verkeer als gevolg van de Abel Tasmantoren en autonome groei te voldoen. Ook is er in het kader van dit project destijds onderzoek naar de verkeersveiligheid geweest. Uit dat onderzoek bleek dat het kruispunt op basis van geregistreerde ongevalgegevens ook in het verleden niet als onveilig te boek stond.

**Ad c.** Er wordt nagedacht over een kleinschalig woningbouwproject tussen het Damsterdiep en de Abel Tasmantoren. De hoeveelheid verkeer die hieruit volgt, heeft geen enkele consequentie voor de afwikkeling van het verkeer op de kruising of de verkeersveiligheid. Als vuistregel geldt dat er zo'n 2,5 autobeweging per dag per woning is, waarvan 10% tijdens de spitsuren.

**Ad d.** De panden op de hoek Regattaweg/Rijksweg zijn al jaren onderwerp van discussie. Diverse keren zijn bouwplannen ingediend die tot nu toe alle zijn afgewezen. Het blijft ook van ons college een stille wens dat het aanzicht van het kruispunt op dit onderdeel wordt verbeterd.

**Ad e.** Er wordt samengewerkt met de bewonersorganisatie, Albert Heijn, Wijkcentrum De Schakel, Speel-o-theek 't Achterdeurtje en Sportvereniging DIO aan de oplossing

van knelpunten in de omgeving van Albert Heijn, De Schakel en de school. De huidige aansluiting van de Leeuwenburgstraat/Rijksweg wordt als onprettig en onlogisch ervaren; Albert Heijn heeft tekort aan parkeerplaatsen; De Schakel is verouderd. Er vindt momenteel een globale verkenning plaats die de (on)mogelijkheden in kaart dient te brengen, rekening houdend met de op stapel staande ontwikkelingen zoals genoemd onder ad a t/m ad d.

### Tijd: van beantwoording motie tot uitvoering.

De ingreep is relatief eenvoudig en kan binnen 6 maanden na vaststelling worden uitgevoerd.

### Financiën.

De kosten voor de reconstructie van het kruispunt zijn geraamd op € 200.000,-- exclusief BTW en kunnen ten laste van de stelpost Verkeersmaatregelen 2009 worden gebracht die daartoe ruimte biedt. Voor het project krijgen wij subsidie van € 84.000,-- gekregen vanuit de BDU-2009.

Begrotingswijziging 2009							
Betrokken dienst(en)	RO/EZ						
Naam voorstel	Reconstructie kruispunt Regattaweg/Damsterdiep						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investering						
Tijdsplanning krediet	2009 - 2010						
Pr. gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer en Vervoer	200.000	84.000	116.000-			116.000-
	<b>Totale begrotingswijziging</b>	<b>200.000</b>	<b>84.000</b>	<b>116.000-</b>	-	-	<b>116.000-</b>

### Participatieparagraaf.

Het ontwerp is besproken met de bewonersorganisatie en is tijdens een wijkmanifestatie op 5 september aan de buurt gepresenteerd. In het algemeen is het ontwerp goed ontvangen. Om het ontwerp (nog) beter aan te sluiten bij de wensen van de bewoners is het op enkele aspecten aangepast. Ook de vereniging bedrijven Noord-Oost heeft ingestemd met het voorstel.

### Het plan.

In overleg met de eigenaar van het café op de hoek Rijksweg/Regattaweg, wordt de erfgrans aan de Regattaweg als hard punt gezien. Vanwege de benodigde ruimte voor een opstelstrook voor fietsers en auto's betekent dat de Regattaweg aan westelijke zijde over een lengte van ongeveer 10 à 15 meter wordt verbreed. Daardoor moet het VRI-portaal iets worden verzet. Er is door de eigenaar gevraagd om de markiezen van het café (zijn van kunststof en permanent aanwezig) tegen aanrijden te beschermen. Voorgesteld wordt aan dit verzoek tegemoet te komen. In overleg met de eigenaar betekent dit het aanbrengen van een nieuw trottoir, uitgaande van de bestaande breedte, of het bestaande materiaal iets ophogen (ongeveer 5 à 8 cm) en een kantopsluiting toepassen.

Er wordt een nieuw trottoir aangebracht vanaf het kruispunt naar de bushalte, hierbij de bestaande inrit naar het café in acht genomen, evenals een lantaarnpaal die nu

ogenschijnlijk in de weg staat. De bushalte zelf moet verhoogd worden uitgevoerd zodat deze rolstoeltoegankelijk is (WMO).

De weg vanaf de brug Regattaweg naar de bushalte toe wordt nu op een rare en lelijke manier aangesloten op het groen. Het voorstel is hier met een nieuw tegelplateau een haakse afsluiting te realiseren en het plateau van (nieuwe) fietsenrekken te voorzien.

Een laatste wijziging is het aanbrengen van een fietsstrook op de Pop Dijkemaweg aan de oostelijke zijde.

Ten opzichte van de huidige kruispuntoplossing biedt het gewijzigde ontwerp vele voordelen:

- de cyclustijd van de VRI neemt af van 90 naar 58 seconden;
- de oversteekbaarheid neemt enorm toe voor voetgangers in verband met de aanleg van tussen eilanden tussen fietspad en rijbaan (een algemeen breed gedragen klacht op de wijkmanifestatie);
- de brug op de Regattaweg wordt verboden voor vrachtverkeer en daarmee veiliger;
- het ontwerp sluit aan bij de wensen van de bewoners(organisatie).

#### **Besluit.**

Gelet op het vorenstaande en onder overlegging van de bijbehorende stukken stellen wij u derhalve voor te besluiten:

- I. de nota "Reconstructie kruispunt Regattaweg/Damsterdiep" vast te stellen;
- II. een krediet van € 200.000,-- beschikbaar te stellen;
- III. het krediet te dekken uit:
  - a) € 84.000,-- uit BDU 2009;
  - b) € 116.000,--, zijnde een structurele kapitaallast van € 9.377,-- ten laste van structureel nieuw beleid Verkeersmaatregelen 2009;
- IV. de gemeentebegroting 2009 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.