

COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie
n.krouwel@griffie.groningen.nl
tel 050-367 7726

VERGADERSTUK

vergaderdatum: 12 juli 2006

onderwerp: Verkeerssituatie transferium Hoogkerk

2005-2006

Bijlage raadsverslag

Nummer

Transferium Hoogkerk

Groningen, .. juni 2006

Aan de raad,

De ontwikkeling van het Transferium Hoogkerk staat reeds lang op het programma. Uw laatste in dit opzicht relevante raadsbesluit dateert van 5 juli 2001, waarbij - op basis van ons preadvies van 18 juni 2001, nr. 37 - stedenbouwkundige uitgangspunten voor deze planontwikkeling zijn vastgesteld. Besluiten van gelijke strekking zijn destijds tevens genomen door de gemeenteraden van Noordenveld en Tynaarlo. Helaas heeft de verdere concretisering in een programma van eisen voor het transferium niet tot een haalbaar plan geleid. In onze brief van 23 december 2004, kenmerk RO 04.86221, hebben wij u op de hoogte gesteld van onze conclusies.

Begin 2005 hebben wij de planontwikkeling opnieuw onder de loep genomen. Wij hebben ons daarbij met name gericht op een meer flexibele aanpak. In die zin dat diverse verkeersreconstructies op en bij de verkeersaansluiting A7/N372 worden losgekoppeld van het realiseren van het feitelijke transferium, en voorts door een soberder en te faseren transferiumplan te ontwerpen, zodat beter rekening kan worden gehouden met de gemeentelijke en in regionaal verband (regiofondsen) beschikbare financiële middelen.

In onze brief van 2 februari 2006, kenmerk RO 06.3266, hebben wij u op de hoogte gesteld van onze inzet om voor de nieuw gekozen aanpak bij de gemeentebesturen van Noordenveld en Tynaarlo en de provincies Drenthe en Groningen voldoende bestuurlijk draagvlak te krijgen. Inmiddels hebben Noordenveld en de provincie Drenthe schriftelijk onze aanpak onderschreven.

Onze nieuwe strategie voor de ontwikkeling van het Transferium Hoogkerk houdt in dat wij ons richten op een vlottere verkeersdoorstroming op de A7 en de N372. Deze kan worden bewerkstelligd door o.a. een reconstructie van de verkeersaansluiting A7/N372. Voor het openbaar

vervoer betekent dit dat het busverkeer sneller via de HOV-as Peizerweg 'stad in' wordt geleid. Naast concrete verkeersreconstructies die dit mogelijk moeten maken willen we verder werken aan een nieuw transferiumplan. Een plan dat qua uitvoering goedkoper kan worden, omdat o.a. als uitgangspunt geldt dat de zuidelijke op- en afrit van de aansluiting A7/N372 intact blijft en niet, zoals in de vorige planopzet, verplaatst wordt. Ook wordt uitgangspunt dat de route via tramtunnel/Drentse Laan - in het verlengde van de HOV-as Peizerweg - de nieuwe openbaar vervoerverbinding wordt tussen N372 en busbaan. Uit globale ramingen van het project leiden wij af dat hierdoor besparingen van 20 tot 30% ten opzichte van het eerdere transferiumplan mogelijk zijn.

Plankosten 2000-2004

Een financiële voorziening is noodzakelijk voor de in het verleden aan het project toegeschreven plankosten. Deze hebben afgerond € 1,8 miljoen bedragen. Dit betreft in hoofdzaak de in de periode 2000-2004 gemaakte kosten voor het opstellen van een stedenbouwkundig programma van eisen voor het transferium. Aangezien dit programma van eisen tot een te kostbaar en qua uitvoering te complex transferiumplan leidt is besloten een nieuwe weg in te slaan. De 'oude' plankosten moeten worden afgeboekt en kunnen voor een bedrag van € 1,5 miljoen gedekt worden voor € 1,4 miljoen uit de OZB doorstromingsmaatregelen en voor € 0,1 miljoen uit het rekeningresultaat 2005. De resterende plankosten van € 0,3 miljoen worden meegenomen in de exploitatiebegroting van rte herontwikkelen Transferium Hoogkerk. Voorgesteld wordt de kosten te dekken uit de inmiddels voor het transferium beschikbaar gestelde middelen.

Projecten

De nu te starten werkzaamheden betreffen de volgende projecten:

1. ontwerpbestemmingsplan Transferium

Op basis van onze vernieuwde uitgangspunten, zie ook hierna onder 2 en 3, moet een bestemmingsplan worden opgesteld voor het Transferium Hoogkerk. Voor de zuidelijke begrenzing van het transferium willen wij vasthouden aan onze eerdere afspraken met Noordenveld en Tynaarlo over het nieuwe tracé van het Omgelegde Eelderdiep. De hierna beschreven projecten zullen daarom vooruitlopen op het toekomstige transferium en als uitgangspunt dienen voor dit plan.

In dit transferiumplan zal uiteraard de totale parkeercapaciteit minder zijn, omdat de zuidelijke op- en afrit van de A7 gehandhaafd blijft. Dit behoeft ons inziens geen bezwaar te zijn, aangezien er tegelijkertijd een ontwikkeling op gang komt voor de aanleg van transferia o.a. in Leek en Roden. Dat impliceert dat het vroegere uitgangspunt - dat het Transferium Hoogkerk zowel een herkomst- als bestemmingstransferium zou moeten zijn - deels kan worden herzien. Het Transferium Hoogkerk zien wij meer een bestemmingstransferium worden dan een herkomststransferium (nabij het beginpunt van het woon-werkverkeer). Het woon-werkverkeer heeft naar onze mening meer baat bij de aanleg van herkomsttransferia nabij belangrijke woonkernen als Leek en Roden. Daarnaast zien wij nog goede perspectieven om de aanleg van dit transferium te combineren met een hotel/restaurant/vergaderfunctie. De huidige Park & Ride locatie aan de noordkant van de A7 zal na het realiseren van het transferiumplan worden opgeheven.

2. verkeersrotondes voor verkeersaansluiting A7 / N372

De huidige verkeersafwikkeling tussen A7 en N372 wordt geregeld door middel van verkeerslichten. In de toekomst zullen deze verdwijnen en zal het verkeer via rotondes worden geleid. Dat betekent aanleg van een zogenaamde kluifrotonde, d.w.z. een combinatie van twee

geschakelde rotondes, een aan de noord- en een aan de zuidzijde van de A7. De investeringskosten worden geraamd op € 1,6 miljoen excl. BTW.

Uitvoering van het plan impliceert ook dat de bestaande (gemeentelijke) rotonde Zuiderweg/Johan van Zwedenlaan moet worden aangepast en voor een deel voorzien van dubbele rijstroken. Dit omdat anders de beoogde meer regelmatige afwikkeling van het verkeersaanbod niet voldoende wordt geëffectueerd. Voor het fietsverkeer betekent de reconstructie dat een aantal fietspaden worden afgesloten c.q. worden vervangen door een fietspad met tweerichtingverkeer aan de kant van Hoogkerk. Het bestaande fietspad aan de noordzijde moet hiervoor worden verbreed. Deze verkeersreconstructie is afgestemd met de plannen voor de aanleg van het Q8-benzineverkoop punt op de huidige P&R-locatie. Het wegbeheer van deze verkeersaansluiting is nu nog in handen van de provincie Groningen. Na afronding van deze reconstructie willen wij dit in principe overnemen, teneinde in de toekomst aansluitend aan het transferium het volledige wegbeheer te voeren.

Uitvoering van deze reconstructieplannen geschiedt in opdracht van de provincie Groningen. Een subsidieaanvraag bij het regiofonds is inmiddels ingediend. Na afronding van de besteksvoorbereiding zullen wij u voorstellen een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. De planning voor de aanleg van deze rotondes is gericht op 2007.

3. reconstructie A7/ Eemsgolaan/ tramtunnel / Drentse Laan

De verkeersdruk op de A7 leidt vanuit westelijke richting - met name in de ochtendspits - regelmatig tot filevorming op de A7 en de N372 'stad in'. Die verminderde bereikbaarheid van de stad stoort niet alleen de automobilist maar ook de mensen die met het openbaar vervoer reizen. Een goed alternatief voor dit busverkeer is te bereiken met een openbaarvervoer-route via de HOV West naar het hoofdstation. Het middendeel van deze HOV-as, de busbaan Peizerweg, is al enige tijd gereed. Uiteraard is pas sprake van een optimaal functionerende route zodra zoveel mogelijk knelpunten in de route zijn opgelost en de directe bereikbaarheid van het stationsgebied is geëffectueerd.

Een forse verbetering voor het 'aanrijden' van deze busbaan 'stad in' is al bereikt met de aanleg van een speciale busafrit aan de zuidelijke oprit van de A7 / N372. Busverkeer vanuit met name de richting Leek, maar ook Peize/Roden, kan nu vlotter naar de busbaan Peizerweg worden gedirigeerd. Om deze nieuwe invalsweg voor het busverkeer nog sterker te maken is in regionaal overleg gekozen voor het gebruik van de Drentse Laan als busroute. Via de Drentse Laan kan namelijk een 'kortsluiting' worden gemaakt tussen busbaan Peizerweg en N372. Dit plan wordt gecombineerd met een reconstructie van de N372 in Peizermade. In de door de provincie Drenthe voorgestelde aanpak (dynamisch verkeersmanagement) wordt het doorgaand verkeer door Peizermade zodanig gereguleerd dat filevorming in Peizermade wordt voorkomen en aan doorgaand busverkeer voorrang wordt verleend. In onze opzet kan ook voor het busverkeer 'stad uit' meer worden gedaan, omdat dit verkeer via een speciale busafrit aan de noordzijde van de A7 naar de tramtunnel wordt geleid en niet over de toekomstige rotondes bij Hoogkerk. Tezamen met het busverkeer 'stad uit' op de busbaan Peizerweg kan dan via de Drentse Laan doorgereden worden naar de N372 richting Peize. Deze toekomstige verkeersreconstructies kunnen rekenen op veel bijval van Arriva.

Tot slot

Wij vertrouwen dat deze nieuwe strategie voor de aanleg van het transferium Hoogkerk op voldoende steun kan rekenen van onze zuidelijke naburggemeenten Tynaarlo, Noordenveld en ook Leek. De verkeerskundige bereikbaarheid van de stad is immers nu zowel onderdeel van het plan geworden alsook qua uitvoering daarvan losgekoppeld. Bovendien worden voor het openbaar vervoer gunstige verkeerscondities gecreëerd. Kort gezegd geven we prioriteit aan de verkeersdoorstroming, in het bijzonder die van het openbaar vervoer, en starten daaraan parallel

met de planvoorbereiding van het Transferium. Wij stellen u voor een krediet van € 100.000,- ter beschikking te stellen voor de plankosten.

Besluitvoorstel

Met overlegging van de op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken stellen wij u voor te besluiten:

- I. de aanpak van de verkeerssituatie op de aansluiting A7/Hoogkerk en de daaruit voortvloeiende uitgangspositie voor de ontwikkeling en realisatie van het transferium Hoogkerk vast te stellen;
- II. een plankostenkrediet van € 1.500.000,- miljoen beschikbaar te stellen met als dekking € 1.400.000,- OZB doorstromingsmaatregelen en € 100.000,- rekeningresultaat 2005, en deze € 1.400.000,- toe te voegen aan de bedrijfsvoeringsreserve RO/EZ;
- III. een voorbereidingskrediet van € 400.000,- beschikbaar te stellen in de plankosten van het transferium Hoogkerk met als dekking € 350.000,- incidenteel nieuw beleid 2002 en € 50.000,- structureel nieuw beleid 2002 transferium Hoogkerk;
- IV. de gemeentebegroting 2006 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en Wethouders van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,