--- GEWIJZIGD ---

Raadsvoorstel

Onderwerp **Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd**

Registratienr. 6991195 Steller/telnr. Boerema/Bos/ 14050 Bijlagen 4

Classificatie	• Openbaar ○ Geheim ☐ Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	B&V
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: ☐ Maand Jaar LTA nee: ☒ Niet op LTA		

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

I. kennis te nemen van het vervolg verkeersmaatregelen Paddepoel/Selwerd en het haalbaarheidsonderzoek ongelijkvloerse kruising Eikenlaan - fietspad Park Selwerd;
II. **het college op te dragen** het schetsontwerp voor het kruispunt Eikenlaan - Kastanjelaan te gaan bespreken met relevante stakeholders;
III. de in het haalbaarheidsonderzoek opgenomen voorkeursvariant voor een auto-onderdoorgang op de kruising Eikenlaan - fietspad Park Selwerd als voorkeursvariant vast te stellen;
IV. de totale kosten voor de aanpassing van het kruispunten Eikenlaan - Kastanjelaan en Eikenlaan - Elzenlaan te bepalen op € 1.000.000,--;
V. hiervoor een krediet van € 1.000.000,-- ter beschikking te stellen;
VI. de kosten te dekken uit de intensiveringsmiddelen Fietsstrategie:
   - € 110.000,-- toe te voegen aan de beklemde reserve 2018;
   - € 100.000,-- toe te voegen aan de beklemde reserve 2019;
   - € 350.000,-- toe te voegen aan de beklemde reserve 2020;
   - € 20.000,-- (investeringsruimte € 440.000,--) vanaf 2019 structureel in te zetten voor aanpassing van de genoemde kruispunten;
VII. de gemeentebegroting 2018 op programmaniveau te wijzigen en de effecten voor 2019 en 2020 te verwerken in de ontwerpbegroting 2019 en 2020;
VIII. een volledige aansluiting van de lepenlaan op de Noordelijke Ringweg niet verder te onderzoeken.

Samenvatting

In dit raadsvoorstel komen de resultaten naar voren van ons nadere verkeersonderzoek Paddepoel/Selwerd dat wij op uw verzoek hebben uitgevoerd. Het gaat hierbij om:
1. haalbaarheid ongelijkvloerse kruising slimme fietsroute Zernike op de Eikenlaan t.h.v. het Wilgenpad;
2. volledige aansluiting lepenlaan op de Noordelijke Ringweg;
3. verkeersmaatregelen Eikenlaan.

Wij stellen u voor om de kruispunten Eikenlaan - Kastanjelaan en Eikenlaan - Elzenlaan te gaan pakken en geen volledige aansluiting van de lepenlaan op de Noordelijke Ringweg te gaan realiseren. Daarnaast vragen wij u kennis te nemen van het haalbaarheidsonderzoek ongelijkvloerse kruising Eikenlaan - fietspad Park Selwerd.

B&W-besluit d.d.: 19 juni 2018

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Afgelopen november hebben wij uw raad geïnformeerd over de resultaten van de quick scan verkeersonderzoek Paddepoel en Selwerd en hebben wij u een voorstel gedaan voor het vervolg. Aanleiding is dat de verkeerssituatie in Paddepoel en Selwerd meermalen aan de orde is geweest, waarbij de nodige aandacht wordt gevraagd voor de verkeersveiligheid op de Eikenlaan en de oversteek van de slimme fietsroute Zernike op de Eikenlaan. Hierbij is ook aansluiting gezocht met de opgave voor de wijkverbetering Selwerd / Sunny Selwerd.

De situatie op de Eikenlaan staat niet op zich zelf, maar heeft een duidelijke relatie met de rest van de verkeersafwikkeling van Paddepoel en Selwerd. Daarom hebben we een onderzoek uitgevoerd waarin de verbanden duidelijk worden en welke verbeteringen mogelijk zijn.

In onze brief van november hebben we aangekondigd om het nadere verkeersonderzoek in eerste instantie te richten op een drietal onderdelen, het gaat hierbij om:

1. haalbaarheid ongelijkvloerse kruising slimme fietsroute Zernike op de Eikenlaan t.h.v. het Wilgenpad;
2. volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg;
3. verkeersmaatregelen Eikenlaan.

In dit raadsvoorstel komt het resultaat van dit onderzoek naar voren en stellen wij u voor om de kruispunten Eikenlaan – Kastanjelaan en Eikenlaan – Elzenlaan te gaan pakken en geen volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg te maken.

Kader

Het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer en Fietsstrategie 2015-2025.

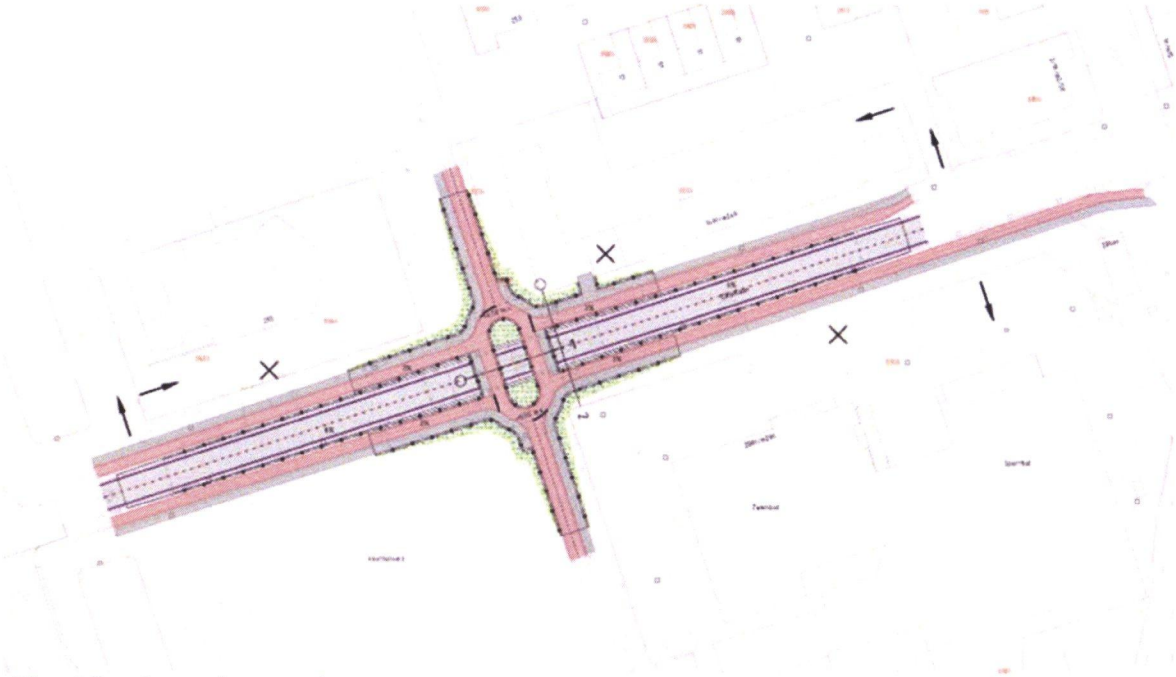
Argumenten en afwegingen

De afgelopen tijd hebben wij onderzoek uitgevoerd naar:

1. haalbaarheid ongelijkvloerse kruising slimme fietsroute Zernike op de Eikenlaan t.h.v. het Wilgenpad;
2. volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg;
3. verkeersmaatregelen Eikenlaan.

1. Haalbaarheid ongelijksvloerse kruising slimme fietsroute Zernike op de Eikenlaan.
Het bijgevoegde haalbaarheidsonderzoek (bijlage 1, Sweco, 14 juni 2018) bevestigt dat het een complex kruispunt is waarbij met veel aspecten rekening gehouden moet worden. Inpassing is geen eenvoudige opgave. In het onderzoek zijn conform onze raadsbrief van november 2017 een fietsbrug en een fietstunnel onderzocht. In de optimalisatie van de voorkeursvariant resulteert dit feitelijk in een auto onderdoorgang, omdat we er in zijn geslaagd om de fietsbrug bijna op maaiveld te krijgen. Dit is positief vanwege de inpassing in de omgeving, de impact op de naastliggende appartementen, de aantrekkelijkheid van de fietsroute en de toegankelijkheid voor voetgangers en minder validen.

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum



Afbeelding 1. voorkeursvariant

Voorkeursvariant
In de voorkeursvariant zijn met de volgende uitgangspunten en ontwerpopgaven verwerkt:

- Hellingspercentages voor auto en bus zijn geoptimaliseerd, waarbij gekeken is naar recente ontwerpen van andere onderdoorgangen in de stad.
- Fietsers en voetgangers steken over met een brug tot een maximale hoogte van ca. 50 cm boven maaiveld. Dit is goed inpasbaar in de omgeving en verbetert de oversteekbaarheid.
- De fietsoversteek bovenop de auto onderdoorgang kan in de vorm van een soort fietsrotonde ontworpen worden, zodat de uitwisseling met fietsers op de Eikenlaan optimaal en veilig is. Bij een fietstunnel zou dit een knelpunt zijn vanwege hoge(re) snelheid fietsers en beperkte overzichtelijkheid.
- De inritten van de omliggende functies moeten worden verplaatst. In principe is dat voor alle omliggende functies mogelijk maar moet uiteraard wel verder afgestemd worden met de eigenaren en gebruikers. Het is het meest ingrijpend voor het appartementencomplex van Nijestee.
- In het kader van de verkenning is met alle relevante partijen voor kabels- en leidingen gesproken en afgestemd. We gaan er vooralsnog vanuit dat bijna alle kabels- en leidingen verlegd moeten worden.
- De ruimtelijke inpassing en materialisering vraagt hier veel aandacht tot een acceptabele inpassing vanuit stedenbouw en landschap te komen. De materialisering van de fietsbrug zal zodanig gekozen moeten worden dat dit zo min mogelijk ruimte inneemt, met name ten opzichte van met name het appartementengebouw maar ook voor de groencompensatie.
- Door de reconstructie zal veel groen en bomen verdwijnen. Tegelijkertijd biedt het project een goede kans voor een verbetering van de landschaps- en groenstructuur, omdat veel bomen een verminderde kwaliteit hebben vanwege de plaats 'in het asfalt'. Voor een goede landschappelijke inpassing moet ook het parkeerterrein van het zwembad betrokken worden.
- Qua ecologie is de vleermuis een specifiek aandachtspunt. Er liggen goede kansen om de ecologische waarden in de nieuwe situatie te versterken.
- De voorkeursvariant past in het geldende bestemmingsplan en er is vermoedelijk (beperkte) grondaankoop nodig van Nijestee.

Afbeelding 2: Impressie vanaf oostzijde Eikenlaan.

Investering
De totale kosten van de voorkeursvariant worden geraamd tussen de 6.3 en 10.4 miljoen euro excl. btw, maar inclusief plankosten, voorbereiding en toezicht, verleggen kabels en leidingen, groencompensatie en verplaatsen uitritten.

Deze verkenning heeft een globaal niveau en het ontwerp is, afhankelijk van verdere besluitvorming, nader uit te werken in een VO en DO en met invulling van precieze technische randvoorwaarden. Derhalve moet rekening gehouden worden met onzekerheidsmarges t.a.v. maatvoering en raming. Ook zullen de risico's in een vervolg beter in beeld gebracht moeten worden. De kosten liggen voor 70% zekerheid binnen de aangegeven bandbreedte; in een worst- of best-case scenario qua risico's kan het buiten de bandbreedte vallen. De belangrijkste risico's zijn kabels- en leidingen, verplaatsbaarheid inritten en medewerking daaraan, mogelijkheden omleidingsroutes tijdens werkzaamheden, bodemverontreiniging en archeologie.

2.Volledige aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg
Om de verkeersmaatregelen op de Eikenlaan te kunnen bepalen is het in eerste instantie van groot belang impact/haalbaarheid van een volledige aansluiting op de Noordelijke Ringweg scherp te krijgen. In combinatie met een knip in de Eikenlaan zou een volledige aansluiting er voor zorgen dat al het doorgaande verkeer niet meer gebruik kan maken van de Eikenlaan.

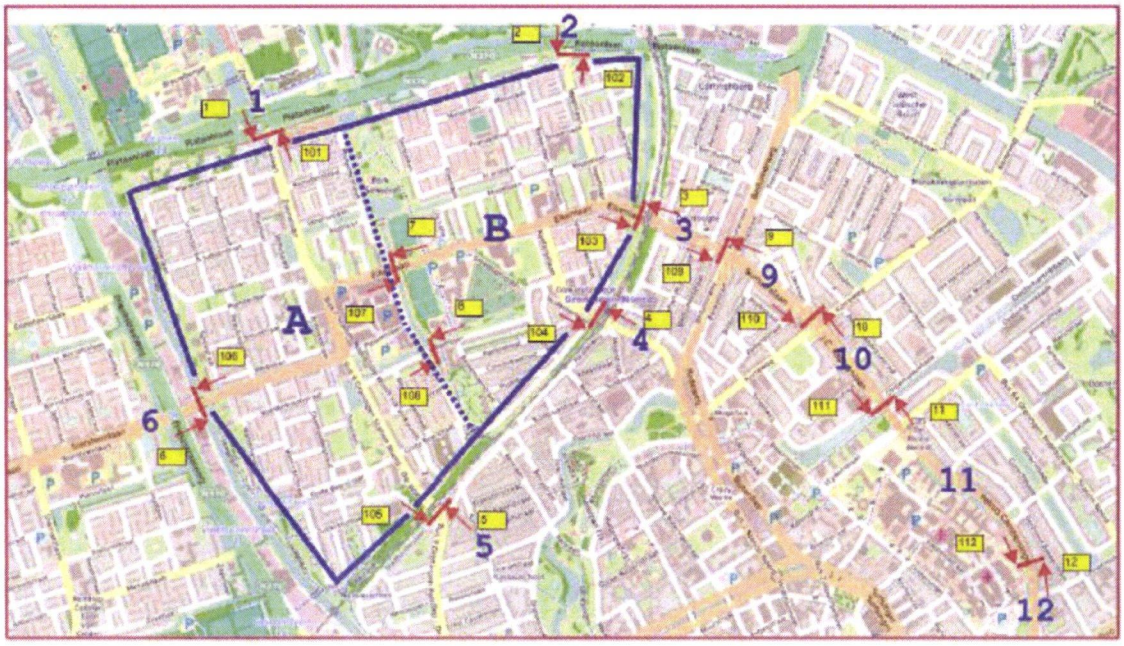
Een volledige aansluiting zorgt er voor dat de verkeersdruk van en naar de Iepenlaan substantieel zal toenemen wat een ruimtelijk een stevige ingreep vergt. Mede om deze reden is eerst deze aansluiting nader uitgewerkt. Het gaat hierbij om:

1. ruimtelijke- en verkeerskundige inpassing van een aansluiting;
2. inschatting verkeersstromen op basis van kentekenonderzoek;
3. in beeld brengen van de milieueffecten.

Ruimtelijke- en verkeerskundige inpassing
Een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg is zowel ruimtelijk als verkeerskundig inpasbaar (zie bijlage 2). Wel heeft dit grote gevolgen voor het aanwezig groen wat voor een groot gedeelte in de Stedelijke Ecologische Structuur staat. Zowel aan de noordzijde als de zuidzijde van de Noordelijke Ringweg zou veel groen moeten wijken om de aansluiting mogelijk te maken. Inpassing moet wel worden bekeken in relatie met het fietspad Noordelijke Ringweg en de ligging van een hoofdtransportleiding van het Waterbedrijf.

Inzicht verkeersstromen op basis van kentekenonderzoek
In onze eerdere brief aan uw raad hebben we aangegeven dat uit ons verkeersmodel naar voren is gekomen dat er minder dan 30% doorgaand verkeer op de Eikenlaan is, waarbij we verkeer dat ten oosten van de Bedumerweg komt en richting Selwerd/Paddepoel rijdt, hebben aangemerkt als doorgaand verkeer. In uw raad is naar voren gekomen dat u graag meer zicht wilt hebben op het aandeel doorgaand verkeer op de Eikenlaan. Ook de bewonersorganisaties hebben een vergelijkbaar verzoek gedaan. Om voorgaande

redenen hebben wij een kentekenonderzoek uitgevoerd. In de onderstaande afbeelding is het onderzoeksgebied weergegeven.



Op donderdag 8 maart (in zowel de ochtend als avondspits) en zaterdag 11 maart 's middags is van ieder voertuig dat een meetpunt gepasseerd is gekeken of dit voertuig ook een andere meetpunten heeft gepasseerd. Daarnaast is zowel op de Eikenlaan als op de Wilgenlaan nog een 'tussenmeetpunt' gesitueerd, zodat ook duidelijk wordt hoeveel verkeer er tussen Paddepoel en Selwerd rijdt.

Uit het kentekenonderzoek komt naar voren dat het percentage doorgaand verkeer op de Eikenlaan tussen de 13 en 15% ligt afhankelijk van het moment. Daarnaast hebben we ook gekeken in hoeverre er sprake zou zijn van een 'binnenring' (Petrus Campersingel, Sumatralaan, Asingastraat, Eikenlaan). Minder dan 1% van het verkeer dat rijdt op de Petrus Campersingel t.h.v. Hanzeplein zien we terug in Selwerd of Paddepoel. Hieruit concluderen wij dat er geen sprake is van een 'binnenring'. Uit het kentekenonderzoek komt duidelijk naar voren dat het winkelcentrum Paddepoel e.o. dé verkeersgenerator van Paddepoel en Selwerd is. Ook zien we duidelijk dat bewoners uit Selwerd veelvuldig met de auto naar het winkelcentrum Paddepoel gaan.

Met de uitkomst van het kentekenonderzoek kunnen we de conclusie trekken dat een knip in de Eikenlaan en een volledige aansluiting van de Iepenlaan bijna alleen lokaal verkeer 'treft' en binnen het huidige verkeerssysteem weinig oplossend vermogen heeft. Bovendien trekt een volledige aansluiting juist (ongewenst) verkeer vanuit de Bedumerweg (Korrewegwijk/Oosterpark) aan. Dit verkeer zou anders via de Bedumerweg de Noordelijke Ringweg bereiken. Een knip zorgt ervoor dat bewoners uit Selwerd dan met de auto via de Noordelijke Ringweg, Zonnelaan naar het winkelcentrum Paddepoel gaan. Een knip in de Eikenlaan kan overigens niet los gezien worden van een knip in de Wilgenlaan.

Milieueffecten volledige aansluiting
In onze brief aan uw raad hebben we reeds aangegeven dat een volledige aansluiting grote milieu-effecten heeft op Selwerd. Het aantal voertuigen neemt op de Iepenlaan met zo'n 8.500 toe tot zo'n 13.500. Het nadere onderzoek toont aan dat het extra verkeer zorgt voor bijna 5 dB geluidstoename. Dat is net onder de wettelijk toegestaande geluidsnorm.

Met een (hoger) geluidsscherm kunnen de woningen en de school aan de Bottelroosstraat worden afgeschermd van extra geluid. Dit lukt echter niet voor alle woningen die liggen aan Iepenlaan. Het is stedenbouwkundig niet gewenst om in het trottoir langs de Iepenlaan een geluidscherm te plaatsen.

De geluidstoename is ook te reduceren door de snelheid te verlagen naar 30 km/h. Dit is echter onverenigbaar met de beoogde functieverzwaring van de weg. Het toepassen van geluidsreducerend wegdek is in theorie mogelijk maar het is de vraag of de meest reducerende wegdekken toepasbaar zijn

vanwege de vele kruisingen en parkeerplaatsen. In alle gevallen is het onvoldoende om de geluidstoename te compenseren.

Dit houdt in dat alleen het vaststellen van hogere waarden en het onderzoeken van de noodzaak tot het treffen van gevelmaatregelen overblijft. Hierbij wordt opgemerkt dat de geluidbelastingen hoog zijn en de betreffende woningen veel glas en lichte gevelelementen bevatten zodat maatregelen aan de gevel noodzakelijk zullen zijn.

Investering
De fysieke realisatie van de op- en afritten vergt een investering van zo'n 2,5 miljoen euro met een bandbreedte van + en – 30%. Vanwege het vele extra verkeer zijn er geluidsreducerende maatregelen nodig, waarbij het gaat om geluidsisolatie in de woningen. Gelet op het type woning zal het gaan om een investering van tussen de € 10.000,-- en € 15.000,-- per woning. In de Iepenlaan staan meer dan 500 woningen.

Conclusie
Slechts 13 á 15 % van het verkeer dat rijdt op de Eikenlaan kan aangemerkt worden als doorgaand verkeer. Dit houdt in dat een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg vooral gebruikt gaat worden door lokaal verkeer uit Selwerd dat naar Paddepoel rijdt én verkeer uit de oostelijke wijken dat nu via de Bedumerweg/De Hoogte de Noordelijke Ringweg bereikt. Voor het beperken van het doorgaande verkeer op de Eikenlaan heeft een volledige aansluiting slechts een heel beperkt oplossend vermogen, terwijl er wel een investering nodig is om het te kunnen realiseren. Daarnaast staat de vermindering van het leefklimaat niet in verhouding tot het oplossend vermogen van de maatregel. Om voorgaande redenen stellen wij u voor om af te zien van een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg.

3.Verkeersmaatregelen Eikenlaan
In het onderzoek naar de verkeersmaatregelen is in eerste instantie gekeken naar het gedeelte van de Eikenlaan dat ligt in Selwerd. Over dit gedeelte van de Eikenlaan zijn ook de verkeersonveilige situaties naar voren gekomen. Het 'Paddepoel' deel van de Eikenlaan is onlosmakelijk verbonden met de ontwikkelingen rond het winkelcentrum Paddepoel. De maatregelen die we nader onderzocht hebben zijn de kruispunten:

1. Eikenlaan – Iepenlaan.
2. Eikenlaan – Kastanjelaan.
3. Eikenlaan – Elzenlaan.

Kruispunt Eikenlaan-Iepenlaan
In het verkeersveiligheidsonderzoek dat wij vorig jaar hebben uitgevoerd is het kruispunt Eikenlaan-Iepenlaan als verkeersonveilig aangemerkt. Dit wordt veroorzaakt door:

1. Het ontbreken van aparte fietsinfrastructuur op de Iepenlaan en het kruispunt zelf.
2. Het te ver om moeten fietsen voor fietsers vanaf de Eikenlaan naar de Iepenlaan
3. De oneigenlijke bewegingen die dit veroorzaakt.

Het kruispunt behoeft een herinrichting volgens de nieuwste verkeerskundige inzichten.

Vanuit verkeersveiligheid is een rotonde de beste optie voor het kruispunt Iepenlaan - Eikenlaan. Met het niet realiseren van een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg is een rotonde ook mogelijk. Bij een rotonde is er sprake van lage snelheden van het verkeer (afremmende werking) en het lage aantal conflictpunten. Een compacte rotonde is op dit kruispunt inpasbaar. In bijlage 3 is het concept ontwerp weergegeven. Bijkomend voordeel is dat fietsers, conform onze fietsstrategie, voorrang ten op zichte van het overige verkeer kan worden gegeven. Wel gaat de inpassing ten koste van groen, waarvoor in de directe omgeving mogelijkheden zijn om dit te compenseren.

Kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan
Ook het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan wordt veel genoemd als verkeersonveilig. Een rotonde is niet inpasbaar in verband met de te beperkte ruimte. Het is opvallend dat het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan niet geregeld is door verkeerslichten. Het gaat hier om een kruispunt tussen twee gebiedsontsluitingswegen, met veel verschillende verkeerstromen en de aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De oversteekbaarheid voor fietsers laat eveneens te wensen over, waardoor het kruispunt vanuit het winkelcentrum Selwerd als barrière wordt gezien. Het plaatsen van een verkeerslicht op dit kruispunt is inpasbaar, waardoor de mogelijkheid ontstaat om de doorstroming van het HOV te verbeteren en te prioriteren en anderzijds de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren. Het concept ontwerp is opgenomen in bijlage 4.

De uitvoering van dit project gaat ten koste van 12 tot 14 parkeerplaatsen parkeerplaatsen in de Kastanjelaan. Daarnaast is het nodig om 10 tot 12 bomen te vellen. Wij komen nog nader op terug op de compensatie hiervoor. In de HOV-visie is de Eikenlaan – Kastanjelaan opgenomen als hoofdroute waarbij mogelijk in de toekomst sprake kan zijn van vrije busbanen. Het nu voorliggende ontwerp wordt nog getoetst op dit uitgangspunt om te bezien of deze kruising met beperkte aanpassingen HOV-visie proof kan worden gemaakt.

Kruispunt Eikenlaan-Elzenlaan
Als er een verkeerslicht op het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan wordt geplaatst dan vervalt de noodzaak voor het verkeerslicht op de Eikenlaan-Elzenlaan. Dit verkeerslicht is in het verleden geplaatst om hiaten te creëren in de verkeersstroom, zodat de bus uit de Elzenlaan de Eikenlaan op kan draaien én om kinderen de gelegenheid te geven om over te steken naar de aanwezige basisschool. Beide functies kunnen in de toekomst worden vervuld door het verkeerslicht op het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan. Wel is het nodig om bij de Elzenlaan een middengeleider te plaatsen zodat fietsers en voetgangers veilig de Eikenlaan kunnen oversteken.

Investering verkeersmaatregelen Eikenlaan
In totaal is er voor de verkeersmaatregelen een investering van 1,5 á 2 miljoen euro nodig met een bandbreedte van + en – 30%.

We stellen uw raad voor om eerst de kruispunten Eikenlaan – Kastanjelaan en Eikenlaan - Elzenlaan aan te pakken. Hier is de grootste verkeersveiligheids- en doorstromingswinst te bepalen. Voor de aanpak van deze kruispunten is een investering van 1 miljoen euro nodig. Voor dit bedrag worden onder meer kabels en leidingen verlegt en wordt er groen gecompenseerd. Ook een VRI vergt een aanzienlijke investering. Ook is rekening gehouden met alle voorbereiding en toezichtskosten. Het gaat om een taakstellend budget. Mocht onverhoopt blijken dat het aanpassen van de kruispunten duurder wordt, dan gaan we het ontwerp versoberen.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Er heeft nog geen participatie plaatsgevonden. Wel zijn de relevante stakeholders (o.a. OV-bureau, bewonersorganisaties Paddepoel/Selwerd/Tuinwijk, Fietsersbond, De Rank en Nijestee) alvast geïnformeerd over de inhoud van het raadsvoorstel. Indien uw raad instemt met het raadsvoorstel gaat ons college de ontwerpen voor de kruispunten Eikenlaan-Kastanjelaan en de Eikenlaan-Elzenlaan met de relevante stakeholders bespreken.

Financiële consequenties

De aanpak van de kruispunten Eikenlaan – Kastanjelaan en de Eikenlaan – Elzenlaan vergt een investering van 1 miljoen euro. Voor dit bedrag wordt het kruispunt Eikenlaan – Kastanjelaan voorzien van verkeerslichten, worden kabels en leidingen verlegd, wordt het kruispunt heringericht en zal te kappen groen in de buurt worden gecompenseerd. Daarnaast worden verkeerslichten op het kruispunt Eikenlaan – Elzenlaan verwijderd en wordt hier een middengeleider gemaakt zodat voetgangers hier in twee etappes kunnen oversteken.

We stellen voor om de kosten te dekken uit de intensiveringsmiddelen Fietsstrategie.

- € 110.000,- toe te voegen aan de beklemde reserve 2018;
- € 100.000,- toe te voegen aan de beklemde reserve 2019;
- € 350.000,- toe te voegen aan de beklemde reserve 2020;
- € 20.000,- (investeringsruimte 440.000,-) vanaf 2019 structureel in te zetten voor aanpassing van de genoemde kruispunten.

Totaal ontstaat hierdoor een investeringsruimte van 1 miljoen euro. Met de inzet van deze middelen doet ons college een grote inspanning om de verkeersveiligheid in de Eikenlaan te vergroten. Dit houdt wel in dat er binnen het programma verkeer weinig flexibiliteit meer is om in te spelen op onvoorziene ontwikkelingen.

Begrotingswijziging Investeringen 2018
Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd

Betrokken directie(s)	**Stadsontwikkeling**
Titel Raads- / Collegevoorstel	**Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd**
Besluitvorming (orgaan + datum)	**Raad**
Incidenteel / Structureel	**I**
Looptijd	**2018-2019**
Soort wijziging	Investering

Financiële begrotingswijziging *Bedragen x 1.000 euro*

Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.5 Verkeersveiligheid	SO Beleid en Ontwerp	I	1.000		1.000
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				**1.000**	**0**	**1.000**

Begrotingswijziging 2018
Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd

Betrokken directie(s)	**Stadsontwikkeling**
Naam voorstel	**Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd**
Besluitvorming (orgaan + datum)	**Raad**
Incidenteel / Structureel	**I**
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging *Bedragen x 1.000 euro*

Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res. mut.
07.1 Fiets	07. Verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I	-110		110			110
07.5 Verkeersveiligheid	07. Verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I			0	110		-110
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				**-110**	**0**	**110**	**110**	**0**	**0**

Begrotingswijziging 2019
Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd

Betrokken directie(s)	**Stadsontwikkeling**
Naam voorstel	**Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd**
Besluitvorming (orgaan + datum)	**Raad**
Incidenteel / Structureel	**I**
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging *Bedragen x 1.000 euro*

Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res. mut.
07.1 Fiets	07. Verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I	-100		100			100
07.5 Verkeersveiligheid	07. Verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I			0	100		-100
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				**-100**	**0**	**100**	**100**	**0**	**0**

Begrotingswijziging 2020
Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd

Betrokken directie(s)	**Stadsontwikkeling**
Naam voorstel	**Vervolg maatregelen Paddepoel/Selwerd**
Besluitvorming (orgaan + datum)	**Raad**
Incidenteel / Structureel	**I**
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging *Bedragen x 1.000 euro*

Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr. res.	Saldo na res. mut.
07.1 Fiets	07. Verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I	-350		350			350
07.5 Verkeersveiligheid	07. Verkeer	SO Beleid en Ontwerp	I			0	350		-350
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				**-350**	**0**	**350**	**350**	**0**	**0**

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties voorzien.

Vervolg

De meest betrokken stakeholders zijn onlangs over de uitkomsten van de onderzoeken en dit raadsvoorstel geïnformeerd. De komende tijd gaan we de concept ontwerpen van de kruispunten en de fietsoversteek

bespreken met onder meer de bewonersorganisaties en andere stakeholders. Op basis van deze gesprekken worden de ontwerpen gecompleteerd. Uw raad wordt over de uitkomsten van de gesprekken en de definitieve ontwerpen geïnformeerd.

Afhankelijk van de input van opmerkingen stakeholders op de concept ontwerpen kan er komend najaar gestart worden met de aanbesteding van de werkzaamheden t.b.v. aanpassing kruispunten Eikenlaan - Kastanjelaan en Eikenlaan - Elzenlaan. In dat geval kunnen de werkzaamheden starten in het voorjaar van 2019.

Lange Termijn Agenda

Dit onderwerp is niet opgenomen op de LTA van uw raad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Peter Teesink