Raadsvoorstel

Onderwerp	Verkeersveiligheidsmaatregelen omgeving Europapark en Sontplein	
Telnr.	14 050	Bijlagen 0
Registratienummer	238007-2026	
Classificatie	☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)	
Portefeuillehouder	**De Haan**	
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: ☒ Maand 12 Jaar 2026 LTA nee: ☐ Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

I. het voorlopig ontwerp voor de verkeersveiligheidsmaatregelen aan de Eltjo Ruggeweg, het Sontplein en de Herningweg vast te stellen en de totale kosten vast te stellen op € 1.135.000,--;

II. hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.135.000,-- en dit te dekken uit:
   a. een incidentele bijdrage van € 685.000,--, jaarschijf 2027, uit de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit onderdeel fietsstrategie en deze te storten in de beklemde reserve kapitaallasten;
   b. de aan het uitvoeringskrediet verbonden structurele kapitaallasten van € 47.670,-- als volgt te dekken:
   € 17.125,-- uit de bovenstaande storting in de beklemde reserve kapitaallasten;
   € 30.545-- uit de structurele Intensiveringsmiddelen Mobiliteit, onderdeel Fietsstrategie;

III. de gemeentebegroting 2026 en 2027 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

In het gebied rond het Europapark en het Sontplein zijn een aantal kleine ingrepen in de infrastructuur voorzien, met als doel om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het gaat om een drietal locaties: de in- en uitgang van het Sontplein vanaf de Sontweg, het fietspad langs de oostzijde van de Eltjo Ruggeweg en de kruising Herningweg - Bornholmstraat.

B&W-besluit d.d.:

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

In het gebied rond het Europapark en het Sontplein zijn een aantal kleine ingrepen in de infrastructuur voorzien, met als doel om de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het betreft de volgende situaties.

Ingang Sontplein bij Sontweg
In januari 2024 heeft uw raad de *Gebiedsvisie Scandinavische Havens* vastgesteld. Onderdeel hiervan was een verkeersonderzoek naar twee verkeersonveilige kruispunten, waaronder de aansluiting van het Sontplein op de Sontweg. Uit dit onderzoek bleek dat de huidige inrichting leidt tot onoverzichtelijke en onveilige situaties. Het fietspad aan de zuidzijde van de Sontweg ligt direct langs de rijbaan, waardoor autoverkeer vanaf de richting Europaweg beperkt zicht heeft op naderende fietsers. Tevens moeten automobilisten vanaf het Sontplein in één beweging zowel het fietspad als de hoofdrijbaan kruisen. Door deze onoverzichtelijke situatie worden soms ook voetgangers op het zebrapad onvoldoende waargenomen.

Verbreding fietspad oostzijde Eltjo Ruggeweg
Momenteel is het fietspad aan de oostzijde van de Eltjo Ruggeweg een éénrichtingsfietspad. Tijdens de participatie voor de nieuwe *Fietsstrategie 2025-2035* is meerdere keren genoemd dat fietsers hier regelmatig gebruikmaken van het fietspad in tegengestelde richting. Deze ongewenste situatie ontstaat doordat de huidige inrichting fietsers vanuit de richting Berlagebrug dwingt om twee verkeerslichten te passeren. Door tegen de rijrichting in te fietsen, kan worden volstaan met het passeren van slechts één verkeerslicht om het fietspad richting de Sontbrug (Meerstad) te bereiken. De huidige inrichting werkt dit gedrag daarmee in de hand en leidt tot verkeersonveilige situaties.

Kruising Herningweg – Bornholmstraat
In december 2022 is ter hoogte van de Europaweg in Groningen de nieuwe afrit van de Zuidelijke Ringweg (N7) geopend. De doorstroming van het verkeer richting de Bornholmstraat laat met name in de ochtendspits regelmatig te wensen over. Deze problematiek heeft tevens nadelige gevolgen voor de dienstregeling van het openbaar vervoer, want ook bussen komen regelmatig vast te staan in de wachtrij op de Herningweg.

Door middel van verschillende berekeningen is aangetoond dat het verkeer op het kruispunt Herningweg - Bornholmstraat, met name in spitsperiodes, onvoldoende afgewikkeld kan worden. Gemotoriseerd verkeer op de Herningweg dat linksaf de Bornholmstraat op wil gaan, moet voorrang verlenen aan fietsers op het tweerichtingenfietspad langs de Bornholmstraat en vervolgens aan gemotoriseerd verkeer op de Bornholmstraat. In combinatie met de verkeersintensiteiten op de Bornholmstraat zorgt dit voor weinig mogelijkheden om af te slaan en daardoor lange wachttijden voor gemotoriseerd verkeer. Als gevolg daarvan slaan de wachtrijen met motorvoertuigen op de Herningweg soms terug tot over het kruispunt met de afrit van de Zuidelijke Ringweg. Dit is zowel uit het oogpunt van doorstroming, ook van de bus, als dat van verkeersveiligheid geen wenselijke situatie.

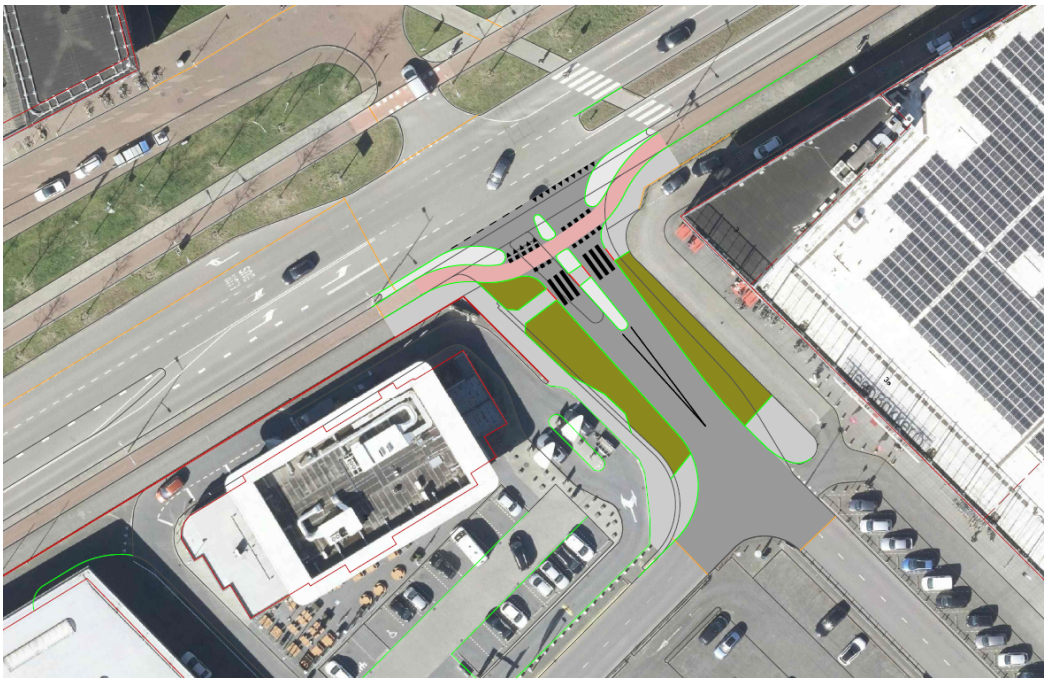
Kader

- *Fietsstrategie 2025-2035*
- *Gebiedsvisie Scandinavische Havens (2024)*
- *Masterplan Sontplein (2017)*

Daarnaast dragen deze maatregelen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer.

Argumenten en afwegingen

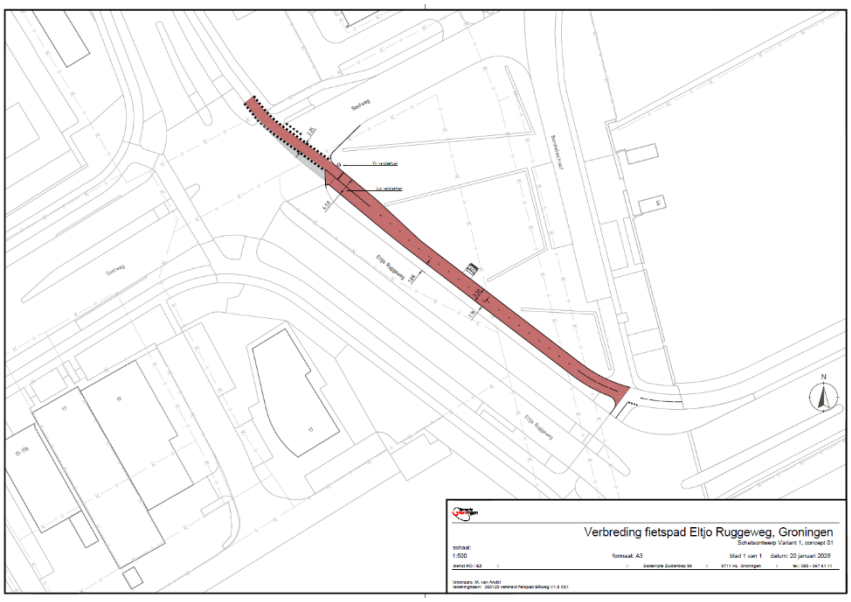
Ingang Sontplein bij Sontweg
Voorgesteld wordt de aansluiting van het Sontplein op de Sontweg te versimpelen door het aantal rijbanen bij de ingang te reduceren van vier naar twee: één per rijrichting. Deze ingreep maakt het mogelijk het fietspad verder van de rijbaan van de Sontweg af te leggen door een lichte afbuiging. Hierdoor verbetert het zicht tussen automobilisten en fietsers. Daarnaast ontstaat door deze aanpassing de mogelijkheid om het kruispunt in twee fasen over te steken, wat momenteel niet het geval is. De overzichtelijkheid en verkeersveiligheid wordt daarmee vergroot. Verkeerskundig onderzoek toont aan dat de voorgestelde ingreep beperkte tot geen negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming van het autoverkeer. Door het verbeterde overzicht en de mogelijkheid om gefaseerd over te steken, kan de verkeersafwikkeling vanuit het Sontplein naar verwachting zelfs verbeteren.



Figuur 1, voorgestelde aanpassing ingang Sontplein bij Sontweg.

De voorgestelde aanpak creëert tevens ruimte voor een kwalitatieve opwaardering van de entree, bijvoorbeeld door toevoeging van laag groen. De maatregel is in lijn met het *Masterplan Sontplein (2017)* en laat toekomstige aanpassingen in de routering van het gebied onverlet. Een dergelijke herstructurering vraagt echter om een bredere gebiedsaanpak en valt buiten de reikwijdte van deze ingreep, die primair gericht is op het verbeteren van de verkeersveiligheid op dit punt.

<u>Verbreding fietspad oostzijde Eltjo Ruggeweg</u>
Voorgesteld wordt om het fietspad te verbreden en in te richten als een tweerichtingenfietspad. Hiermee wordt aangesloten bij het feitelijke gebruik en wordt een veilige en logische route voor fietsers gecreëerd. De breedte van het fietspad wordt vastgesteld op 3,50 meter, hetgeen een verbreding van circa 1,20 meter betekent ten opzichte van de huidige situatie. Deze maatvoering sluit aan op de breedte van het bestaande fietspad richting de Sontbrug.



Figuur 2, voorgestelde verbreding van het fietspad langs Eltjo Ruggeweg.

Kruising Herningweg – Bornholmstraat

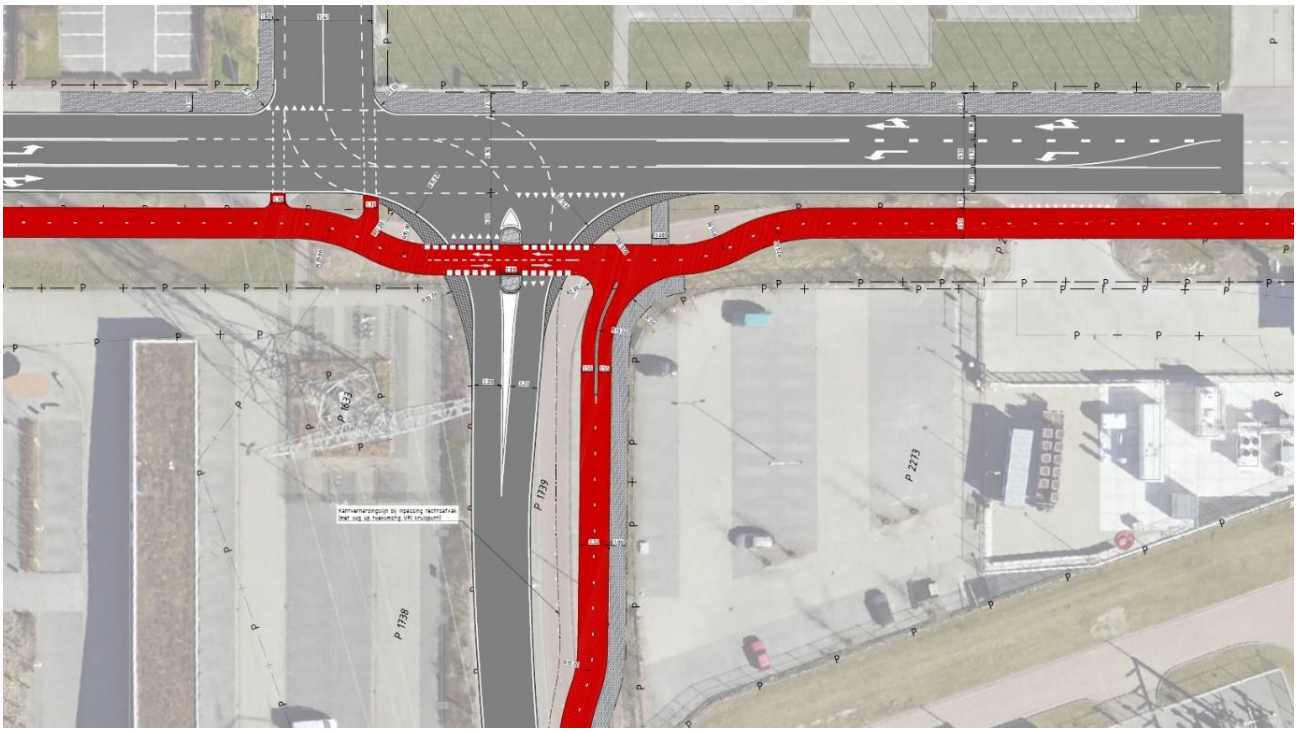
De Bornholmstraat is een belangrijke verbinding voor de bereikbaarheid tussen de hoofdstructuur (N7/A7) van en naar diverse bestemmingen in het gebied. Naast personenauto's rijdt er ook veel (zwaar) vrachtverkeer. In het memo *Beantwoording vragen ex art. 37 RvO van de ChristenUnie en PvdD over gevaarlijke verkeerssituaties Bornholmstraat en Verlengde Hereweg* (kenmerk 252730-2026) is aangegeven dat er een aantal specifieke knelpunten zijn waarvoor maatregelen zijn voorzien. De kruising Herningweg – Bornholmstraat is er daar een van.

De huidige verkeerssituatie is geanalyseerd door ingenieursbureau Witteveen + Bos. Dit resulteerde in een aantal oplossingsrichtingen om het kruispunt aan te passen en de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren.

Eén van de infrastructurele aanpassingen betreft het aanbrengen van een middeneiland op de Herningweg. Hoewel fietsers in deze variant de voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer behouden, geeft een middeneiland gelegenheid om te stoppen voor verkeer vanaf de Bornholmstraat dat overstekende fietsers over het hoofd ziet. Bovendien wordt met het aanbrengen van een middeneiland het zicht op overstekende fietsers vergroot wanneer beide rijstroken op de Herningweg van elkaar gescheiden zijn, wat de kans op afdekongevallen verkleint. Verder draagt het uitbuigen van het fietspad langs de Herningweg bij aan een betere zichtbaarheid van overstekende fietsers. Voor langzaam verkeer betekent dit een sterke verbetering voor de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie. Het verruimen van de boogstralen tussen de Herningweg en de Bornholmstraat zorgt ervoor dat niet alleen gemotoriseerd- en vrachtverkeer, maar ook bussen van het OV vanaf de Herningweg niet hoeven te wachten voor een tegenligger. Het verkeer kan in dit geval sneller afgewikkeld worden.

Om de doorstroming van het verkeer te verbeteren worden er ter hoogte van kruising van de afrit van de A7 met de Herningweg twee extra detectielussen ('filelussen') voor de verkeersregelinstallatie in het wegdek aangebracht. Deze kunnen detecteren en daarmee voorkomen dat dit kruispunt geblokkeerd wordt.

In het kader van Aanpak Ring Zuid zijn de bushaltes bij P3 opnieuw aangelegd. De twee haltes die het dichtst bij P3 liggen waren te kort voor de bussen die daar rijden: de haltes zijn 14 meter lang, terwijl hier ook veel bussen van 18 meter lang rijden. Afgelopen zomer zijn deze bushalte verlengd, in een periode dat de overlast voor het verkeer zo min mogelijk was.



Figuur 3, voorgestelde aanpassing kruising Herningweg – Bornholmstraat.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De verbreding van het fietspad langs de Eltjo Ruggeweg komt voort uit de participatie voor de nieuwe *Fietsstrategie 2025-2035.* Daarin is meerdere keren genoemd dat fietsers ter hoogte van de Eltjo Ruggeweg bij de Berlagebrug regelmatig tegen het verkeer in fietsen.
De voorgestelde aanpassing aan de kruising Herningweg – Bornholmstraat komt voort uit verkeersmeldingen en onze eigen observaties. Het ontwerp is besproken met de Bedrijvenvereniging Zuidoost.
De aanpassing van de entree van het Sontplein komt deels voort uit de gebiedsvisie Scandinavische Havens.

Financiële consequenties

De ramingen van de deelprojecten op basis van de definitieve ontwerpen zijn als volgt:

- Ingang Sontplein bij Sontweg: € 415.000,--
- Verbreding fietspad oostzijde Eltjo Ruggeweg: € 270.000,--
- Kruising Herningweg – Bornholmstraat: € 450.000,--

Dit leidt tot de volgende begrotingswijziging.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2026 (x € 1000)						
DIRECTIE:	**Stadsontwikkeling**					
LOOPTIJD:	**2026 - 2027**					
Programma	**Deelprogramma**	**Beleidsveld**	**Inc/str**	**Lasten**	**Baten**	**Saldo te activeren**
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.2 Impact op de directe omgeving	I	1.135	-	1.135
Totaal				1.135	-	1.135

De kapitaallasten van het krediet worden gedekt door een incidentele bijdrage van € 685.000,--, jaarschijf 2027, uit de Intensiveringsmiddelen Mobiliteit, onderdeel Fietsstrategie. Dit bedrag wordt gestort in de beklemde reserve kapitaallasten. De structurele kapitaallasten van € 47.670,-- worden gedekt uit de storting in de beklemde reserve kapitaallasten en uit de structurele Intensiveringsmiddelen Mobiliteit, onderdeel Fietsstrategie.

De extra beheer- en onderhoudskosten van de infrastructurele aanpassingen worden als beperkt ingeschat en kunnen gedekt worden het reguliere budget voor areaaluitbreidingen.

De verwachting is dat de werkzaamheden in 2027 worden afgerond, dit betekent dat er met ingang van 2028 jaarlijks een onttrekking uit de beklemde reserve kapitaallasten gedaan moet worden om de jaarlijkse afschrijving te kunnen dekken. De technische administratieve afhandeling van deze wijziging wordt verwerkt in het eerste verzamelvoorstel begrotingswijzigingen in 2028.

Overige consequenties

Geen.

Vervolg

Het verlengen van de bushaltes is afgelopen zomer al uitgevoerd, in een periode dat de overlast voor het verkeer zo min mogelijk was. De start van de overige werkzaamheden staan gepland in het voorjaar van 2027.

Lange Termijn Agenda

December 2026.