

ADDENDUM MOBILITEITSVISIE

Verkenning autoknip Eikenlaan

25 oktober 2021

1 Samenvatting

De Eikenlaan vormt dé verbindende schakel tussen de wijken Paddepoel en Selwerd en ontsluit beide wijken bovendien met de Noordelijke en Westelijke Ringweg. Ruim 10.000 motorvoertuigen per dag zorgen op bepaalde momenten voor een slechte oversteekbaarheid en verkeersveiligheidsknelpunten. Daarmee vormt de Eikenlaan een barrière tussen de verschillende delen van Paddepoel en Selwerd. Bovendien staat de leefbaarheid van de wijken rond de Eikenlaan onder druk. Een structurele oplossing voor dit probleem is de realisatie van een autoknip in de Eikenlaan ter hoogte van Park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex met onder andere de Vensterschool en Zwembad De Parrel. Hierdoor verbetert de samenhang in en tussen de wijken, doordat voetgangers en fietsers makkelijker en veiliger over kunnen steken. En tegelijkertijd voorkomt een autoknip vergaande en ruimtelijk ingrijpende maatregelen, zoals een fiets- of autotunnel bij de fietsoversteek Park Selwerd. Minder autoverkeer op de Eikenlaan garandeert bovendien een ongestoorde afwikkeling van bussen tussen station Groningen Noord en Zernike Campus en draagt daarmee bij aan een betrouwbare dienstregeling. Hoewel een autoknip tot een grote afname van het autoverkeer op de Eikenlaan zelf leidt, gaat een deel van het autoverkeer andere routes gebruiken. Dit vraagt om maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer elders in deze wijken en aandacht voor een toename van het autoverkeer op de Iepenlaan. Dit alles vraagt om een gedegen (ontwerp)uitwerking die we de komende periode uitvoeren. Daarbij betrekken we de omgeving en direct belanghebbenden. .

2 Eikenlaan

2.1 Huidige situatie

Uit telgegevens (van voor de coronacrisis) blijkt dat zo'n 10.500 motorvoertuigen en 13.500 fietsers dagelijks gebruik maken van de Eikenlaan. Deze verkeersintensiteiten maken de Eikenlaan op bepaalde momenten tot een barrière in de wijken Paddepoel en Selwerd. Verkeersprognoses, uitgevoerd met het gemeentelijk verkeersmodel, voorspellen dat de verkeersintensiteiten tot 2040 verder toenemen met circa 15%. Daarmee wordt de barrièrewerking van de Eikenlaan de komende jaren dus groter. De helft van het autoverkeer op de Eikenlaan heeft een herkomst of bestemming in Selwerd. Circa 30% is afkomstig uit de daarachter gelegen woonwijken en 20% van het autoverkeer is doorgaand en dus wijkvreemd autoverkeer dat geen herkomst of bestemming in Selwerd heeft. Een cruciaal gegeven in relatie tot een autoknip in de Eikenlaan is dat autoverkeer dat gebruik maakt van de Eikenlaan voor zo'n 60% van en naar de ringwegen en/of via een andere route verder dan Paddepoel en omliggende wijken rijdt: ongeveer driekwart via de Pleiadenlaan en een kwart via de Zonnelaan.

De drukke verkeerssituatie op de Eikenlaan en de daaruit volgende negatieve impact op de leefbaarheid in Paddepoel en Selwerd is de afgelopen jaren meerdere keren politiek aan de orde geweest. De verkeersintensiteiten zorgen voor een slechte oversteekbaarheid van de Eikenlaan voor voetgangers en fietsers en diverse verkeersveiligheidsknelpunten. De Eikenlaan vormt daarmee een belangrijke barrière tussen de verschillende delen van Paddepoel en Selwerd.

Voor de aanpak van de verkeersonveiligheid van de kruispunten Eikenlaan-Kastanjelaan en Eikenlaan-Elzenlaan heeft de raad in 2018 een bedrag van 1 miljoen euro beschikbaar gesteld. In het Meerjarenprogramma Verkeer 2020-2023 hebben we opgenomen dit project te temporiseren in afwachting van de uitkomsten van de Mobiliteitsvisie en de eventuele invloed daarvan op de te kiezen (structurele) oplossing voor de Eikenlaan. Het krediet van 1 miljoen euro is nog beschikbaar.

2.2 Uitstekende fietsoversteek Slimme Fietsroute naar Zernike

Dagelijks (in een situatie zonder corona) maken gemiddeld ruim 20.000 fietsers gebruik van de Slimme Fietsroute tussen de binnenstad en Zernike Campus. Daarmee is het één van de drukste fietsroutes in onze gemeente. Ter hoogte van de Eikenlaan geven fietsers nu voorrang aan het gemotoriseerde verkeer. Met name in de ochtendspits levert dit lange wachtrijen fietsers op. Dit past niet in ons beleid waarin wij fietsen koesteren en juist ruim baan willen geven, zodat alle bestemmingen snel en comfortabel op de fiets te bereiken zijn. Vanwege de lange wachtrijen nemen ongeduldige fietsers bovendien risico's bij het oversteken met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Het conflict tussen fietsers en auto's, maar ook met de vele voetgangers op het naastgelegen zebrapad, veroorzaken opstoppen voor het gemotoriseerde verkeer. Ook bussen lopen hierin vertraging op en kunnen zodoende hun dienstregeling niet halen.

De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen genomen om van de Slimme Fietsroute naar Zernike een comfortabele, aantrekkelijke en veilige fietsroute te maken. De huidige inrichting van de fietsoversteek ter hoogte van de Eikenlaan past niet bij die filosofie en is al langere tijd onderwerp van discussie. In 2017 is als experiment de voorrangssituatie van de fietsoversteek bij Park Selwerd omgedraaid. Fietsers op de Slimme Fietsroute kregen toen voorrang op het gemotoriseerde verkeer op de Eikenlaan. Hoewel het in de spitsperiodes leidde tot een kleine verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers woog het niet op tegen de verslechtering buiten de spits. Ook namen de opstoppen voor het autoverkeer en de bussen fors toe. Uiteindelijk is de voorrangssituatie daarom weer teruggedraaid. Wel werd een aantal maatregelen genomen om het comfort voor de fietsers en de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals het ter plaatse aanbrengen van verkeersdrempels in combinatie met een snelheidsverlaging naar 30 km/uur.

Er zijn in 2018 alternatieven onderzocht om de situatie permanent te verbeteren. Een ongelijkvloerse fietsoversteek (zie afbeelding 1) scoorde daarbij hoog. Echter, met een investering van meer dan 10 miljoen euro, onvoldoende zicht op financiering en een relatief lange realisatietermijn werd besloten deze maatregel vooralsnog niet verder uit te werken. Dit werd overigens mede ingegeven doordat in verkenningen voor een andere verkeerscirculatie in de hele gemeente een autoknip in de Eikenlaan als mogelijkheid naar voren kwam.



Afbeelding 1: schets van destijds een mogelijke ongelijkvloerse fietsoversteek bij Park Selwerd

Een autoknip in de Eikenlaan leidt ter hoogte van Park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex met Vensterschool en Zwembad De Parrel tot significant lagere aantallen motorvoertuigen op deze plek. Alleen het openbaar (bus)vervoer, taxi's en nood- en hulpdiensten blijven op dit punt namelijk over de Eikenlaan rijden. Voor fietsers en voetgangers zorgt dit voor ruim voldoende hiaten om comfortabel en veilig de Eikenlaan over te kunnen steken. Hoewel de bus voorrang heeft, en dit (in de toekomst) mogelijk een drukkere busroute wordt, is het totale aantal bussen klein ten opzichte van al het gemotoriseerde verkeer dat hier nu rijdt. De kans voor fietsers om hier te moeten wachten en de wachttijd zelf nemen af tot een zeer acceptabel niveau. De verkeersveiligheid wordt vergroot door een maximumsnelheid van 30 km/uur ter plekke van de fietsoversteek. Een knip in de Eikenlaan voor het autoverkeer kan dus prima gecombineerd worden met een gelijkvloerse fietsoversteek. Het voorkomt bovendien een grote, ruimtelijke ingreep in de stedelijke omgeving en Park Selwerd in de vorm van een auto- of fietstunnel.

2.3 Betrouwbare openbaar vervoerroute

De Eikenlaan is een essentiële schakel in het openbaar vervoernetwerk. Deze functie wordt de komende jaren groter. Als gevolg van het doortrekken van de regionale treinen bij het Hoofdstation reizen meer reizigers vanuit Hoogeveen, Winschoten en Veendam rechtstreeks door naar station Groningen Noord. Op dit station stappen dus meer treinreizigers over op fiets of bus. Een autoknip in de Eikenlaan garandeert dat de Eikenlaan ook in de toekomst een betrouwbare en snelle route biedt aan het openbaar vervoer. Een forse vermindering van het aantal personenauto's zorgt er voor dat het busverkeer meer ruimte krijgt en beter in staat is volgens dienstregeling te rijden.

Omdat de Eikenlaan onderdeel is van de dragende OV-structuur blijft de maximumsnelheid hier grotendeels gehandhaafd op 50 km/uur. Alleen ter plekke van de autoknip, de fietsoversteek en het Winkelcentrum Paddepoel wordt de maximumsnelheid teruggebracht naar 30 km/uur.

Zernike Campus, waar tienduizenden mensen werken en studeren, verlangt een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Wij zien kansen in een gecombineerd vervoersaanbod voor Zernike Campus met de omliggende wijken. Zo kunnen zij meeprofiteren van een hoogwaardig openbaar vervoersaanbod en is de vervoersvraag beter gespreid, wat gunstig is voor de exploitatie. Een schaa sprong op deze oostelijke openbaar vervoerscorridor lijkt op termijn opportuun. We creëren een uitstekende OV-verbinding tussen station Groningen Noord en Zernike Campus als onderdeel van de oostelijke HOV-tangent. De corridor station Groningen Europapark – UMCG – station Groningen Noord – Zernike Campus – P+R Reitdiep heeft baat bij een vlotte afwikkeling op de Eikenlaan en een betrouwbare reistijd. Overigens wordt Zernike Campus ook met station Suiker verbonden middels de westtangent via Paddepoel, Vinkhuizen en Suiderzijde. Een autoknip in de Eikenlaan en de belevingsplek op de Zonnelaan ter hoogte van Winkelcentrum Paddepoel zorgen gezamenlijk voor een vermindering van het autoverkeer op de kruispunten rond het winkelcentrum waardoor de doorstroming voor het openbaar vervoer hier verbetert.

2.4 De 'doorwaadbare' stad

In de Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg kiezen wij voor een 'doorwaadbare' stad. Dat is een stad waarin fietsen of lopen de makkelijkste manieren zijn om je te verplaatsen. Je kunt weliswaar nog steeds met de auto, maar het is niet langer vanzelfsprekend dat het zo snel mogelijk moet kunnen. De leefkwaliteit komt centraal te staan en bij het vormgeven van de openbare ruimte nemen we afscheid van de autologica. Het loslaten van die autologica houdt onder meer in dat de snelheidslimiet voor het autoverkeer op bijna iedere weg binnen de bebouwde kom wordt

teruggebracht naar 30 km/uur. Alleen voor de evidente stedelijke autobereikbaarheid of de doorstroming van het openbaar vervoer worden uitzonderingen gemaakt.

Met het principe van de 'doorwaadbare' stad krijgt de ringweg nog meer de functie als verdeelring voor de wijken en wordt het interwijk en doorgaand verkeer in de wijken zoveel mogelijk ontmoedigd. Verschillende fysieke ingrepen (het knippen van autoroutes dwars door de stad) dragen hieraan bij. Een autoknip in de Eikenlaan draagt dus bij aan een doorwaadbare stad.

2.5 Leefbare wijken Paddepoel en Selwerd

Een direct gevolg van een autoknip in de Eikenlaan is minder autoverkeer op de Eikenlaan. Daardoor verbetert de oversteekbaarheid en kunnen de huidige verkeersveiligheidsknelpunten worden opgelost. De barrièrewerking van de Eikenlaan wordt grotendeels opgeheven en de leefbaarheid in Paddepoel en Selwerd neemt significant toe.

Daarnaast biedt een knip in de Eikenlaan kansen voor een groenere, beter leefbare inrichting van de openbare ruimte rond de Eikenlaan. Zo sluit het initiatief van de bewoners van de Castor-, Pollux- en Morgensterflats voor een betere en groenere leefomgeving tussen de flats (het CasPoMor Park) naadloos aan bij het streven naar minder autoverkeer op de Eikenlaan. En ook vanuit het Masterplan Winkelcentrum Paddepoel is behoefte aan meer verbinding met de wijk. Een lagere verkeersdruk van de Eikenlaan biedt hiervoor kansen. Bovendien leidt een knip in de Eikenlaan tot minder verkeer op de Zonnelaan en dus een potentiële kans het gedeelte van de Zonnelaan nabij het winkelcentrum als beleevingsplek in te richten. De auto én de bus zijn hier over korte afstand te gast; de snelheid ligt op maximaal 30 km/uur. Zo ontstaat meer ruimtelijke verbondenheid tussen beide zijden van de Zonnelaan en ontstaat er een meer aaneengesloten winkelgebied (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2: schets van een mogelijke andere inrichting van de Zonnelaan bij Winkelcentrum Paddepoel

Ook op andere plekken langs de Eikenlaan dienen – in combinatie met een autoknip – maatregelen genomen te worden om de barrièrewerking te verminderen. Zo kan de oversteekbaarheid ter hoogte van de Winkelcentrum Selwerd en de Vensterschool/Zwembad De Parrel worden verbeterd. In de Leidraad Openbare Ruimte worden de nieuwe inrichtingsprincipes concreet toegepast op deze locatie. Het groener en aantrekkelijker maken van het (versteende) plein bij de Vensterschool en

Zwembad De Parrel sluit naadloos aan bij een minder dominante positie van het autoverkeer op de Eikenlaan. Ook de Zonnelaan ter hoogte van Winkelcentrum Paddepoel is in de Leidraad Openbare Ruimte opgenomen als voorbeeldlocatie voor een beleavingsplek. Een autoknip in de Eikenlaan zorgt er voor dat de verkeersintensiteiten op deze locatie afnemen.

3 Verschuiven verkeersstromen

Als gevolg van een autoknip in de Eikenlaan neemt het aantal motorvoertuigen op de Eikenlaan fors af. Ter plaatse van Park Selwerd en het multifunctionele wijkcomplex met de Vensterschool en Zwembad De Parrel is straks het aantal personenauto's vrijwel nihil. Ter hoogte van Winkelcentrum Paddepoel daalt het aantal motorvoertuigen naar verwachting tot minder dan 2.000 en bij het Winkelcentrum Selwerd naar circa 2.000-4.000 per dag. Om te voorkomen dat sluipverkeer gebruik gaat maken van de Wilgenlaan, wordt ook hier een autoknip voorgesteld. Samen met de autoknip in de Eikenlaan zorgt dit ervoor dat het wijkvreemde, doorgaande autoverkeer door Paddepoel en Selwerd wordt geweerd, terwijl het openbaar vervoer, de nood- en hulpdiensten en fietsers gebruik kunnen blijven maken van de Eikenlaan.

Een autoknip in de Eikenlaan zorgt voor een andere verkeerscirculatie in Selwerd en Paddepoel. We zien allereerst een verschuiving in de wijk Selwerd. Zo wordt de Bottelroosstraat bijvoorbeeld drukker en de Elzenlaan minder druk. Daarnaast gaat ook meer verkeer van en naar de ringweg via de Iepenlaan en de Bedumerweg in plaats van via de Pleiadenlaan. Vanuit De Hoogte kiest juist meer verkeer voor de Bedumerweg. Dat is goed en past ook helemaal bij de ambitie om het interwijk en doorgaand verkeer door de wijken te ontmoedigen en de ringweg te gebruiken als verdeelring.



Afbeelding 3: schematisch weergave van hoe het autoverkeer rijdt van/naar Selwerd naar de ring richting west en zuid in verschillende situaties met/zonder knip Eikenlaan en halve/hele aansluiting Iepenlaan.

De huidige (halve) aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg wordt bij een autoknip in de Eikenlaan naar verwachting door 40 tot 50% meer verkeer gebruikt dan nu het geval is. De verkeersintensiteiten op de Iepenlaan op het drukste punt (ter hoogte van de Noordelijke Ringweg) worden daarmee ongeveer 9.000-10.000 motorvoertuigen per dag. Omdat het voor het overgrote deel verkeer uit de wijk zelf is, verwachten we dat de stijging op het zuidelijke gedeelte van de Iepenlaan beperkt is of zelfs daalt vlakbij de Eikenlaan, tot zo'n 3.000-4.000 motorvoertuigen per dag. Er is in deze fase nog niet onderzocht of de huidige aansluiting op de Noordelijke Ringweg de

toename van het verkeer afdoende kan verwerken. Dit wordt nadrukkelijk onderdeel van de verdere planuitwerking van de autoknip in de Eikenlaan. We beperken de aantrekkelijkheid van de Iepenlaan als route naar de Noordelijke Ringweg voor verkeer uit bijvoorbeeld De Hoogte, als alternatief voor de Bedumerweg. Daarom richten we de Asingastraat in als buurtstraat (30 km/uur) en overwegen we een autoknip ter hoogte van station Groningen Noord.

Het verkeerseffect van het volledig maken van de aansluiting Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg wanneer er een autoknip in de Eikenlaan ligt, is globaal onderzocht. Op het noordelijke gedeelte van de Iepenlaan verdubbelt het aantal personenauto's ten opzichte van de huidige situatie. Er rijden daar dan naar verwachting ongeveer 12.000-13.000 voertuigen per dag. De toename op het zuidelijke gedeelte van de Iepenlaan is kleiner (ongeveer 30%). Hier rijden dan ongeveer 5.000-6.000 motorvoertuigen per dag. Hoewel het grootste deel van dit verkeer een herkomst of een bestemming in Selwerd zelf heeft, is dan ook een deel afkomstig uit andere wijken zoals De Hoogte.

Een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg maakt dat de Iepenlaan als volwaardige wijkinprikker gaat functioneren waarbij iedere wijk zijn eigen toegang tot de ringweg heeft. Zo geldt hier in principe dicht in de buurt van de ringweg een snelheidslimiet van 50 km/uur en is doorstroming van belang. Uitgangspunt daarbij is dat fietsers dan beschikken over (vrijliggende) fietspaden. Dieper de wijk in, op enige afstand van de ringweg en daar waar de verkeersintensiteiten lager liggen, kan de functie van de weg wellicht veranderen in die van een buurtstraat. Hier geldt een lagere snelheid van 30 km/uur en autoverkeer past zich hier aan de omgeving aan. Voor de hier rijdende bussen vinden we dat een betrouwbare reistijd belangrijker is dan een hoge rijsnelheid.

Op dit moment hebben we een globaal beeld van de gevolgen van een autoknip in de Eikenlaan en dus ook van de verkeerstoename op de Iepenlaan. De benoemde cijfers zijn op basis van de scenario's in de Mobiliteitsvisie waar de maatregelen knip Eikenlaan en hele aansluiting Iepenlaan onderdeel van zijn (voor uitleg scenario's verwijzen we naar Addendum Resultaten verkeersmodel). Een beter en gedetailleerder beeld vraagt verdere uitwerking. Een goede inpassing van de Iepenlaan in de wijk is daarbij essentieel.

4 Vervolgstappen

De Mobiliteitsvisie neemt als vertrekpunt een autoknip in de Eikenlaan. Dit vraagt alleen nog wel een definitieve uitwerking van de ontwerpgegevens, zowel ruimtelijk als verkeerskundig. Zo is aanvullend verkeerskundige uitwerking nodig van de Eikenlaan, de Iepenlaan en het voorkomen van sluipverkeer via parallelle routes zoals de Wilgenlaan. Ook is het op dit moment nog onvoldoende duidelijk of een volledige aansluiting van de Iepenlaan op de Noordelijke Ringweg echt noodzakelijk is met een autoknip in de Eikenlaan en of die meteen vanaf het begin nodig is. Verder onderzoek moet uitwijzen hoe een autoknip in de Eikenlaan het beste zijn beslag kan krijgen ook ten aanzien van de omliggende straten en buurten en welke aanvullende maatregelen nodig zijn en welke effecten die hebben op de omgeving.

Naast de verdere uitwerking van een eindsituatie is ook de uitvoeringsfasering belangrijk. De relatie met de toekomstige ombouw van de Westelijke Ringweg is daarbij prominent. Wij streven er naar de autoknip in de Eikenlaan gereed te hebben voordat de ombouw van de Westelijke Ringweg start.

Een autoknip in de Eikenlaan is gericht op het zoveel mogelijk weren van regulier autoverkeer. Uiteraard kunnen lijnbussen, kleinschalig vraagafhankelijk vervoer, taxi's en nood- en hulpdiensten de autoknip wel passeren. Wij beseffen dat een autoknip voor veel dagelijkse activiteiten in deze wijk

een verandering van de bereikbaarheid met zich mee brengt. Bij de verdere planuitwerking zullen we daarom bepalen of er mogelijk andere uitzonderingen nodig zijn, hoewel wij daar wel zeer terughoudend in zullen zijn. De nadere uitwerking wordt in samenspraak en samenwerking met de omliggende wijken en direct belanghebbende partijen opgepakt. Dat geldt ook voor een eventuele volledige aansluiting van Selwerd op de Noordelijke Ringweg via de Iepenlaan en een autoknip ter hoogte van station Groningen Noord.