Startaanvraag/Projectofferte

Programma Bereikbaarheid

Programmaleider	: Ingrid Bolhuis
Steller	: Jaap Valkema
Beoogd projectmanager	: …
Opgesteld/gewijzigd	: 27 oktober 2015

Bestemd voor behandeling in
(voor zover van toepassing)

Programma-overleg	:
PO('s)	: 2 november 2015
College	: 10 november 2015
RC	: 9 december 2015
Raad	: 16 december 2015

Voorlopige projectnaam

Fietsstraat Korreweg (gedeelte Nieuwe Ebbingestraat-J.C. Kapteynlaan)

Inleiding

Dit document betreft een geïntegreerde startaanvraag/projectofferte. Vanwege de afgebakende opdracht én de wens om tot een snelle projectrealisatie te komen, is gekozen voor een efficiënte werkwijze waarbij de startaanvraag en projectofferte zijn gecombineerd.

Deze gecombineerde startaanvraag/projectofferte omvat de aanleg van een fietsstraat Korreweg op het gedeelte van de Nieuwe Ebbingestraat tot aan de Sumatralaan.

Fietsstrategie Groningen 2015-2025
Op 22 april 2015 heeft de gemeenteraad de Fietsstrategie Groningen 2015-2025 vastgesteld en op 24 juni 2015 het bijbehorende uitvoeringsprogramma. De Fietsstrategie, die is opgebouwd uit vijf deel-strategieën, is ons antwoord op de ontwikkelingen die op de stad af komen. De fiets kan en moet hieraan een belangrijke bijdrage leveren. Met onze nieuwe fietsstrategie willen we de fiets letterlijk en figuurlijk meer ruimte geven. Zo gaan we door met het verbeteren van het bestaande fietsnetwerk, met bredere fietspaden, nieuwe fietsverbindingen en grotere stallingen. Maar ook met gedragsbeïnvloeding en door meer en beter gebruik te maken van het zelf organiserend en lerend vermogen van onze fietsers. We geven kwaliteitsimpulsen, bieden alternatieven en proberen het gedrag te beïnvloeden. Innovatieve oplossingen staan voorop, denk aan de combinatie van ICT en fietsen: Smart Cycling City. Innovatie kan ons namelijk een stap verder brengen waar traditionele oplossingen niet meer doeltreffend zijn.

Omschrijving op te starten project

De Korreweg is met dagelijks bijna 15.000 fietsers een van de drukste fietsroutes van onze stad. De huidige fietspaden zijn in een tijd aangelegd dat de fietsstromen veel kleiner waren. Momenteel kunnen de aanwezige fietspaden de grote stroom fietsers dan ook maar amper verwerken. Dit, in combinatie met de steeds groter wordende snelheidsverschillen op het fietspad, leidt steeds vaker tot frustratie en een gevoel van onveiligheid. Bovendien staan de locaties waar de fiets- en autostroom

elkaar kruisen – Gerrit Krolburg, kruispunt Oosterhamriklaan, rotonde J.C. Kapteynlaan en kruispunt Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat – bekend als knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid.

De inrichting van de Korreweg tot fietsstraat zorgt voor een enorme verbetering van het fietscomfort en de verkeersveiligheid voor fietsers. Bovendien laat deze keuze duidelijk zien dat we in Groningen echt ruimte geven aan de fiets. Het gemotoriseerde verkeer is als het ware te gast in de straat.

De herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat hang nauw samen met de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de toekomstige plannen voor het Oosterhamriktracé (zie hieronder). Hoewel het op dit moment nog onduidelijk is hoe deze plannen er precies uit komen te zien, willen we toch een begin maken met de herinrichting van de Korreweg tot fietsstraat. Daarom beginnen we met het gedeelte tussen de Nieuwe Ebbingestraat en de rotonde J.C. Kapteynlaan. Dit gedeelte van de Korreweg maakt namelijk geen onderdeel uit van de belangrijke aanrijroute naar het UMCG, waarmee de functie van de weg heel anders is dan op het gedeelte van de Korreweg tussen de Gerrit Krolbrug en de rotonde J.C. Kapteynlaan. Bovendien ligt de verkeersintensiteit op het zuidelijke gedeelte van de Korreweg lager dan op het noordelijke gedeelte. En ten slotte sluit herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Korreweg prima aan bij de herinrichting van het Boterdiep en de plannen voor het fiets- en voetgangersvriendelijker maken van de Nieuwe Ebbingestraat. Het spreekt voor zich dat we bij de herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Korreweg als fietsstraat ook rekening houden met het feit dat het gedeelte van de Korreweg tussen de rotonde J.C. Kapteynlaan en de Gerrit Krolbrug in de toekomst als fietsstraat wordt heringericht.

Wat is een fietsstraat?
Een fietsstraat is een straat die is ingericht als fietsroute waar gemotoriseerd verkeer is toegestaan. De verkeersintensiteiten worden echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. In ons land zijn de fietsstraten over het algemeen voorzien van een rode kleur net als bij fietspaden het geval is. Fietsstraten hebben geen juridische status, in feite zijn het fietspaden waarop alle categorieën weggebruikers zijn toegestaan. Het verkeersbord ‘fietsstraat’ is dan ook niet opgenomen in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV).

Er zijn verschillende inrichtingsvormen van de Korreweg denkbaar: fietsstraten met fietsers meer in het midden en fietsstraten met een middenberm. Omdat er op dit moment nog veel onduidelijkheid is hoe een fietsstraat er uit kan zien is het belangrijk om hiernaar allereerst onderzoek te (laten) doen. Daarom stellen we voor om bij aanvang van dit project een ‘excursie’ te organiseren langs een aantal steden met fietsstraten in Nederland. Steden die in dit kader bezocht kunnen worden zijn Zwolle, Haarlem, Houten, Alkmaar en Delft. Uit deze rondgang zal blijken dat de inrichting van de bestaande fietsstraten zeer divers is.

Relatie met andere projecten

Vervanging Gerrit Krolbrug
Het Van Starkenborghkanaal, als onderdeel van de vaarweg Lemmer-Delfzijl, wordt opgewaardeerd tot vaarklasse Va. De doorvaartbreedte en -hoogte van de Gerrit Krolbrug voldoet hier niet aan. Daarnaast is de Gerrit Krolbrug aan het einde van zijn technische levensduur en heeft met regelmaat technische storingen. Bovendien wordt de verkeerssituatie op en bij de brug ervaren als onveilig. In opdracht van het Rijk heeft de provincie Groningen een planstudie naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug verricht.

In deze planstudie zijn twee sporen onderzocht Spoor A, vervanging van de Gerrit Krolbrug op de huidige locatie, en Spoor B een verbinding voor het autoverkeer in de Oosterhamrikzone en met minimaal een fietsverbinding ter hoogte van de Korreweg. Dit najaar wordt naar verwachting een besluit genomen over de voorkeursvariant in Spoor A. Deze voorkeursvariant bestaat uit een 4 meter hoge brug met vrijliggende fietspaden, loopbruggen aan weerszijde (hoogte 9,1 meter) en een

ongelijkvloerse kruising voor fietsers ter hoogte van de Ulgersmaweg. Indien gekozen wordt voor Spoor B en daarmee een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone (zie hieronder), dan is bijvoorbeeld een fietsstraatbrug of fietsbrug ter hoogte van de Korreweg ook mogelijk. Dit is meer passend bij een fietsstraat.

Aangezien het Rijk haast heeft met de vervanging van de Gerrit Krolbrug (voor 2020) en Spoor B nog niet ver genoeg is om een besluit over te nemen, wordt waarschijnlijk een besluit genomen over de voorkeursvariant in Spoor A. Later kan altijd nog worden besloten de Gerrit Krolbrug alleen open te stellen voor fietsers.

Oosterhamrikzone
De bereikbaarheid van het zuidoostelijk stadsdeel, waaronder het UMCG en de binnenstad, is al jaren een belangrijk aandachtspunt. De ontwikkelingen aan de noordzijde van het UMCG en woningbouw-ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat de verkeersdruk toeneemt. In de UMCG-bereikbaarheidsstudie is geconcludeerd dat de enige robuuste oplossing een autoverbinding in de Oosterhamrikzone is. Bovendien biedt dit mogelijkheden om fietsers op de Korreweg meer ruimte te geven.

In de planstudie naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug (zie hierboven) is onderzocht hoe een auto-, HOV- en fietsverbinding kan worden ingepast in de Oosterhamrikzone. Tevens is gekeken naar mogelijkheden voor de oeververbinding zelf. Dit heeft geleid tot een drietal verkeerskundige varianten (uitgaande van de bestaande busbaanbrug) en een ingebrachte bewonersvariant (geen auto's, maar wel fietsers en vrachtwagens via de bestaande busbaanbrug). In het vervolgproces wordt een second opinion uitgevoerd op de UMCG-bereikbaarheidsstudie. De varianten worden met name stedenbouwkundig en landschappelijk verder uitgewerkt en aan de hand van een wenkend perspectief afgewogen. Dit moet leiden tot een voorkeursvariant.

Binnenstadsvisie
Naar alle waarschijnlijkheid vindt eind 2015 besluitvorming plaats over de nieuwe binnenstadsvisie 'Bestemming binnenstad'. Met de maatregelen die hierin staan, beogen we het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren. De voetganger en de fietser staan daarin centraal, de menselijke maat wordt bij de herinrichting van straten als uitgangspunt genomen. Voor de aanleg van de fietsstraat Korreweg zijn vooral de maatregelen van belang die gepland staan aan de noordzijde van de binnenstad (entree-gebied Boterdiep (Boterdiep, Oude en Nieuwe Ebbingestraat). In de binnenstadsvisie wordt voorgesteld dat het busverkeer gebruik gaat maken van het heringerichte Boterdiep, zodat de Oude en Nieuwe Ebbingestraat busvrij worden. Bovendien willen we de Oude Ebbingestraat ook toevoegen aan het autovrije gebied. Voetgangers en fietsers krijgen daardoor volop de ruimte in de Oude en Nieuwe Ebbingestraat. Voor fietsers is dat heel goed nieuws, want de Ebbingestraat wordt dagelijks samen met de Korreweg door grote aantallen fietsers gebruikt. Onze plannen uit de binnenstadsvisie maken het mogelijk de straat fietsvriendelijker in te richten, bijvoorbeeld als voortzetting van de fietsstraat Korreweg.

Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)

De herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Korreweg als fietsstraat heeft grote gevolgen voor het huidige straatbeeld. Daarom is een intensief participatietraject van groot belang. De bewoners van de Korrewegwijk en de wijkraad worden dan ook vroegtijdig betrokken bij de plannen. Ook de Fietsersbond en andere belanghebbenden zullen we uiteraard vroegtijdig betrekken bij de planvorming. Belangrijk is dit proces goed af te stemmen met de processen rond de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de Oosterhamrikzone.

Prioriteit en gewenste tijdpad

Begin 2016 kan het project worden opgepakt en uitgewerkt. De maatregelen dienen uiterlijk in 2018 te zijn uitgevoerd. Het definitieve ontwerp wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de raad.

Budget

Investeringskosten
Voor de herinrichting van de Korreweg tot een fietsstraat is in totaal een taakstellend budget (inclusief plankosten) beschikbaar van € 5 miljoen exclusief BTW. Voor het gedeelte van de Korreweg tussen de Nieuwe Ebbingestraat en de J.C. Kapteynlaan betekent dit een budget van € 1,5 miljoen exclusief BTW.

Dekking
De dekking bestaat uitsluitend uit middelen uit de 'Fietsstrategie Groningen 2015-2025' (jaarschijven 2016, 2017 en 2018).

Urenraming/plankosten
De plan- en voorbereidingskosten worden globaal bepaald door onder meer de volgende werkzaamheden:

- Projectleiding;
- Verkeerskundige toets en kostenraming;
- Opstellen ontwerp en Bomeneffectanalyse (BEA);
- Uitwerken maatregelen tot bestek inclusief aanbesteding;
- Toezicht op de werkzaamheden.

De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit de totaal beschikbaar gestelde middelen. Het budget voor dit project is dan ook taakstellend.

Informatie en communicatie

De inrichting van de Korreweg tot een fietsstraat is zowel van belang voor de Korrewegwijk, de omliggende wijken als van stedelijk en regionaal belang. Diverse partijen, zoals bewoners, bedrijven, belanghebbenden en de wijkraad, worden actief geïnformeerd over de herinrichting. In overleg met hen wordt een definitief ontwerp opgesteld inclusief een kostenraming.

Voorstel

In te stemmen met deze gecombineerde startaanvraag en projectofferte en de projectleider opdracht te geven de benodigde werkzaamheden aan te vangen, inclusief de bijbehorende overleggen.

Kaartmateriaal



Startaanvraag/Projectofferte