

Aan de gemeenteraad

Agendapunt:

Zaaknummer: 454887

Roden, 21 mei 2019

Onderwerp

Deelprojecten HOV centrum Roden

Onderdeel programmabegroting: n.v.t.

Voorstel

1. Kennis te nemen van de ontwerpen voor de deelprojecten “aanpassen centrumhalte inclusief voorrang voor de bus” (3 varianten) en “aanpassen voorrangssituatie kruising Kanaalstraat – Touwslager”
2. Voor wat betreft het deelproject “aanpassen centrumhalte inclusief voorrang voor de bus” in te stemmen met de keuze van het college van B&W voor de variant zonder parkeren
3. In te stemmen met het handhaven en vernieuwen van de rotonde Julianaplein;
4. In te stemmen met het aanwenden van de middelen die vanuit het uitvoeringsprogramma centrumontwikkeling Roden 2018-2022 zijn gereserveerd voor de HOV projecten in het centrum van Roden;

Inleiding

In een samenwerking tussen de betrokken overheden, samenwerkingsverbanden Leek-Roden en Regio Groningen-Assen), het OV bureau en Qbuzz zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van de openbaar vervoersvoorzieningen in de regio. Voor de kern Roden lag daarbij de nadruk op het versnellen van de busroute Groningen -Roden. Na een variantkeuze zijn er studies gedaan naar de ruimtelijke inpassing van de HOV lijn Groningen-Roden. In deze fase heeft ook participatie plaatsgevonden naar aanleiding waarvan nog een extra studie is uitgevoerd naar de eindhalte en de uitvoering van het busstation in het centrum van Roden welke studie in 2015 is afgerond.

Om een koppeling met stadsdiensten mogelijk te maken en aan te sluiten op de treinen op Groningen Hoofdstation mag iedere rit maximaal 27 minuten duren. Binnen het uur kan dan een gehele dienstregeling worden gereden. Wanneer deze rijtijd-winst gerealiseerd wordt zal de exploitatie van de lijn Groningen-Roden sterk verbeterd worden (jaarlijks € 480.000,-) en wordt, door het verbeteren van de kwaliteit, de busverbinding een nog aantrekkelijker alternatief voor de auto. In 2015 hebben provincie Drenthe, Regio Groningen-Assen en provincie Groningen subsidiebeschikkingen verleend voor de realisatie van de 8 benoemde deelprojecten. Op 23 juni 2015 heeft GS van Groningen besloten een RSP bijdrage te verlenen voor het project HOV Roden. Het project HOV Roden bestaat uit acht deelprojecten. Het merendeel van deze deelprojecten is inmiddels uitgevoerd. Drie daarvan, namelijk projecten in/aan het centrum van Roden zijn als laatste aan de beurt. De afgelopen jaren is vanuit de

wens een kwaliteitsimpuls aan het centrum van Roden te geven geconstateerd dat voor de drie resterende HOV projecten ook nog een flinke kwaliteitsslag moet plaatsvinden.

Eind 2017 is besloten de drie deelprojecten opnieuw onder de loep te nemen en het ontwerp zo te maken dat het past bij de stedenbouwkundige ambities voor het centrum zonder afbreuk te willen doen aan de functionele (lees verkeer- en vervoerskundige) kwaliteit. Vanuit de subsidieverstrekking is begrip getoond voor deze kwaliteitsimpuls en is voorlopig uitstel verleend voor de uitvoering en daarmee afronding van het HOV project voor de kern Roden.

De gemeenteraad is een aantal keer bijgepraat over stand van zaken van de HOV projecten in het centrum van Roden. De laatste keer (15 mei 2019) zijn de ontwerpvoorstellen en een aantal varianten voor de centrumhalte gepresenteerd. In dit raadsvoorstel vragen wij u in te stemmen met ons voorstel voor de drie resterende HOV deelprojecten en uw instemming het daarvoor gereserveerde geld (€1.000.000,= vanuit de middelen voor het uitvoeringsprogramma Centrum Roden 2018-2022) aan te wenden.

Doelstelling/probleemstelling

De drie resterende HOV deelprojecten zijn:

- aanpassen centrumhalte inclusief voorrang voor de bus
- deelproject "aanpassen voorrangssituatie kruising Kanaalstraat – Touwslager
- aanpassen en vernieuwen rotonde Julianaplein

Vanuit de regio is subsidie toegekend met als doel de rittijd van lijn 4 (Groningen-Roden en vice versa) te verkorten naar maximaal 27 minuten. Vanuit het programma Centrumontwikkeling Roden is voor de drie deelprojecten het doel geformuleerd om een kwaliteitsimpuls te geven. Vanuit het GVVP geldt het beleid dat de fiets op één staat hetgeen tot uitdrukking komt in het realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen en het bieden van een veilige route door en naar het centrum.

Keuzes/oplossingen

Integrale aanpak van het gebied

Verkeersveiligheid is geen doel, maar een randvoorwaarde voor het ontwerp en de realisatie van openbaar gebied. Complicerende factor voor het gebied is dat er sprake is van een busverbinding in een 30km-gebied die in de voorrang moet komen. Aangezien gebieden met een 30km-regime normaal gesproken worden ingericht met gelijkwaardige kruisingen schuurt de opgave in het centrum met de stelling in het coalitieakkoord 2018-2022 dat verkeerssituaties uniform worden ingericht. Het gebied krijgt daarmee een afwijkende/bijzondere status. Dit heeft ons er onder meer toe doen besluiten niet alleen de drie benoemde HOV deelprojecten opnieuw in te richten maar het openbaar gebied langs de gehele route van lijn 4 door het centrum een eenduidige uitstraling te geven en opnieuw in te richten. Dit betekent dat ook de wegvakken Groningerstraat (Kamplaan-rotonde Julianaplein, Kanaalstraat (rotonde – Touwslager) en Touwslager (tussen kruising Kanaalstraat en de centrumhalte) in de herinrichting worden meegenomen. Het gaat hierbij om inrichting van gevel tot gevel, een duidelijke markering van het begin en het einde van het 30km-gebied en een meer dorps- en bij 30km-gebied passende inrichting van het gebied. Dit komt tevens ten goede aan de opgave het gebied van de centrumontwikkeling naar een hoger niveau te tillen.

Om een extra kwaliteitsimpuls te geven aan het HOV project heeft uw raad vanuit de middelen voor het Uitvoeringsprogramma Centrum Roden 2018-2022 een bedrag van €1.000.000,= gereserveerd. Ondanks dat het ontwerpproces voor de HOV projecten tijdens de vaststelling van het

uitvoeringsprogramma al in volle gang was hebben we gepoogd zo veel mogelijk aan te sluiten bij de ambities voor het centrum. Libau heeft opdracht de stedenbouwkundige ambities voor het centrum op te stellen en heeft vanuit dat perspectief ook meegedacht met het ontwerp voor de HOV-projecten. Aangesloten is op de materiaalkeuze die voor het centrum is gemaakt en er zijn op advies van Libau aanpassingen gedaan op het ontwerp. Een aantal stedenbouwkundige voorstellen bleken vanuit wegbeheer, budget en/of gewenste voortgang van het project niet haalbaar.. Ook nu nog wordt onderzocht op welke punten er nog kwaliteit kan worden toegevoegd maar wijzigingen vinden dan plaats tijdens het opstellen van het bestek.

Veiligheid langzaam verkeer

De veiligheid voor de kwetsbare deelnemers in het verkeer, voetgangers en fietsers, heeft bij het ontwerp van het openbaar gebied een belangrijke rol gespeeld. Gewoonlijk wordt in een 30 km-gebied geen voetgangersoversteekplaats gemaakt en kunnen/mogen voetgangers overal oversteken. Naar aanleiding van inspraak en het bijzondere karakter van dit 30km-gebied is ervoor gekozen enkele oversteekplaatsen aan het ontwerp toe te voegen. De voetgangersoversteekplaatsen worden gecombineerd met een (lage) drempel, zodat het autoverkeer een lagere snelheid aanhoudt, en de oversteekplaats een hogere attentiewaarde heeft. Uitzondering is de oversteekplaats bij de centrumhalte waar een dergelijke drempel voor de bus storend zou zijn.

Voor de fietser is uiteindelijk gekozen voor het uitgangspunt dat deze een volwaardig gebruiker van de rijbaan is. Het asfalt in het 30km-gebied krijgt een roodbruine kleur waarmee een signaal wordt afgegeven dat men een ander gebied betreedt en men zich anders moet gaan gedragen. Door geen fietssuggestiestroken toe te passen wordt duidelijk gemaakt dat de fietser een gelijkwaardige verkeersdeelnemer is en auto's achter de fiets moeten blijven rijden totdat er voldoende ruimte is om in te halen. Een vrij-liggend fietspad is overwogen maar is gezien de beschikbare ruimte niet in te passen, past niet in een 30km-gebied en zou er juist toe leiden dat de rijbaan het domein van de automobilist is en er harder gereden zal worden. Ook speelt dat er in het bestaande gebied gewoonweg onvoldoende ruimte is om een vrij-liggend fietspad in te passen. De gevel-tot-gevelinrichting, een wegbreedte van maximaal 6 meter, het aanbrengen van meer groen en het toepassen van bij het dorpse karakter passend materiaal (gebakken klinkers, verlichtingsarmaturen, bankjes e.d.), moeten ervoor zorgen dat het voor iedere bezoeker/verkeersdeelnemer duidelijk is dat dit een verblijfsgebied is en waar we een snelheid van maximaal 30 km/uur afdwingen.

Ontwerp van de centrumhalte

In 2015 is naar aanleiding van weerstand bij bewoners tegen de verplaatsing van de centrumhalte naar de Touwslager een variantenstudie uitgewerkt die mede op basis van participatie tot stand is gekomen. Doelstelling was een soberder ontwerp voor de bushalte uit te werken zonder verplaatsing van de centrumhalte en met meer draagvlak onder de bewoners. Uiteindelijk heeft het college besloten te kiezen voor de variant die is gebaseerd op het idee van een inwoner, die voldoet aan de eisen van de subsidieverstrekkers en die voldoende mogelijkheden biedt een gebied met verblijfskwaliteit te realiseren. De raad is destijds middels een brief geïnformeerd over deze keuze.

Bij de gekozen variant loopt de rijbaan schuin over het plein. Deze variant is als uitgangspunt gehanteerd voor het huidige ontwerp van de centrumhalte. Om de kwaliteit ten opzichte van het ontwerp 2015 te verbeteren (lees de verblijfskwaliteit te verbeteren) is gekozen voor gebakken klinkers op het plein, het behoud en toevoegen van bomen/groen, voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en zitmogelijkheden voor bezoekers. Dit ontwerp biedt voldoende mogelijkheden en aanleidingen om als OV-Hub te fungeren en het komende half jaar wordt nog overlegd met de omgeving,

vastgoedeigenaren en de provincie Drenthe over het toevoegen van extra functies (zoals bijvoorbeeld Wifi, een kop koffie drinken, krant te lezen en een toegankelijke openbare toiletvoorziening).

Gevolg van onze keuze voor verblijfskwaliteit is dat er op het plein geen ruimte meer is voor parkeerplaatsen voor auto's. Uitzonderingen hierop zijn twee parkeerplaatsen bij de apotheek, twee gehandicaptenparkeerplaatsen en een parkeerplaats voor de Hub-taxi. Passagiers oppikken en afzetten (Kiss&Ride) kan in ieder geval op het plein maar is ook toegestaan op de bushalte. De resterende parkeerplaatsen inclusief de bijbehorende laadpaal worden verplaatst naar de Touwslager waar voldoende ruimte beschikbaar is voor degenen die hun auto willen parkeren en over te stappen op de bus. Over het parkeerplan voor het centrum als geheel wordt de raad separaat besluitvorming voorgesteld.

Door meerdere gemeenteraadsleden is gevraagd een aantal varianten aan te dragen die wel parkeergelegenheid bieden voor de gebruikers van de centrumhalte, apotheek en zorgaanbieders voor de omliggende appartementengebouwen. Er zijn vervolgens twee ontwerpen geschetst: (1) een variant met een parkeerkoffer in de noordoosthoek van het plein en (2) een variant met een parallelweg in éénrichting met insteekparkeerhavens.

Ten opzichte van het ontwerp zonder parkeergelegenheid geldt voor beide varianten dat er:

- twee oude bomen gekapt moeten worden en het groenperk verdwijnt wat een zware aanslag is op de kwaliteit van het gebied;;
- meerkosten zijn (grote inschatting variant parkeerkoffer +€20.000,= en variant parallelweg +€100.000,=)
- naar onze mening nagedacht moet worden over een vorm van parkeerregulering om af te dwingen dat de parkeerplaatsen alleen voor kort parkeren worden gebruikt.

In de tweede variant van de parallelweg wordt de verblijfskwaliteit ten oosten van de rijbaan wordt de verblijfskwaliteit teruggebracht naar de kwaliteit van het ontwerp van 2015. Daarbij komt dat deze variant onvoldoende overdekt fietsparkeren biedt (knelt met "Fiets op 1" maar ook met voorwaarden van de subsidieverstrekken) en de aansluitingen van de parallelweg op de doorgaande weg vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid worden afgeraden

Voor het ontwerp zonder parkeergelegenheid en de twee geschetste varianten met parkeergelegenheid verwijzen wij u naar de bijlage. Gezien de betere verblijfskwaliteit en de lagere kosten kiest ons college voor de variant zonder (extra) parkeergelegenheid.

Ontwerp kruising Touwslager-Kanaalstraat

Vanwege het stenige karakter van de huidige kruising is door de ontwerpers in eerste instantie een ontwerp gemaakt waarbij de bus vloeiender door de bocht kon rijden en bussen elkaar in de bocht konden passeren (tijdwinst en meer comfort voor lijn 4). Met dit ontwerp was het tevens mogelijk om meer groen /bomen bij deze locatie te tekenen wat ten goede komt aan de uitstraling/kwaliteit van het gebied. Het gevolg was dat een deel van de parkeerplaatsen bij de kerk (weliswaar op gemeentegrond) zouden verdwijnen. Naast het feit dat vertegenwoordigers van het kerkbestuur zich verzetten tegen dit ontwerpidee bleek de ingreep ook nog eens erg duur te zijn (€550.000,= in plaats van de bij de subsidieaanvraag genoemde bedrag van €83.000,=).

Aangezien er nog geen duidelijkheid bestaat over de gebiedsontwikkeling van het gebied tussen de Touwslager en de Wilhelminastraat en de verbinding met de vrijetijdsboulevard is het in deze fase niet logisch een grote investering te doen op dit kruispunt. Wij hebben daarom gemeend de weg zo veel

mogelijk op dezelfde plek te laten, lijn 4 in de voorrang te zetten en waar mogelijk groen/bomen toe te voegen en de bestrating/asfalt te vervangen. Voor het ontwerp verwijzen wij u naar de bijlage.

Rotonde Julianaplein

Volgens afspraken met de subsidieverstrekkers wordt de rotonde Julianaplein vervangen door een voorrangskruising (lijn 4 in de voorrang). Ook dit geeft de mogelijkheid om naast de inrichting met nieuw asfalt en gebakken klinkers meer bomen en groen toe te voegen. Gezien de planning van het project zijn de op de rotonde aanwezige bomen en het kunstwerk al verwijderd. Met de maker van het kunstwerk was al gesproken over een alternatieve locatie en de bomen konden buiten het groeiseizoen naar een tijdelijke plek bij de carpoolplaats Roden.

Vanwege enkele wijzigingen in het ontwerp ten opzichte van het ontwerp op basis waarvan subsidie is verleend is op verzoek van de provincie Groningen een simulatie gemaakt van de wachttijden voor het verkeer. De simulatie (op basis van recente tellingen) komt onder andere tot de conclusie dat de wachttijden op de Raadhuisstraat oplopen tot 125 seconden. In 2015 bleek uit onderzoek nog dat er de vertraging plusminus 25 seconden (4 à 5 auto's) zou zijn wat verkeerskundig acceptabel is. Een vertraging van 125 seconden is echter veel langer dan de door verkeerskundigen gehanteerde maximale wachttijd van 30 seconden.. Met als uitgangspunt dat lijn 4 in de voorrang moet komen zijn vervolgens meerdere varianten bestudeerd (zoals verkeerslicht voor de bus, voorsorteerstroken, het omleiden van het doorgaande verkeer).Aangezien geen van de varianten een oplossing bood is de projectgroep tot de conclusie gekomen dat alleen een rotonde leidt tot een acceptabele doorstroming van het verkeer. De rotonde zorgt echter voor een vertraging van maximaal 10 seconden (avondspits richting Groningen) en wij hebben de vraag uitgezet bij de subsidieverstrekkers of deze vertraging acceptabel is en de harde grens van 27 minuten niet wordt overschreden. Op het moment van schrijven van dit voorstel ligt de vraag bij QBuzz om de rittijd van lijn 4 te berekenen/simuleren. Aangezien wij verwachten dat de 10 seconden vertraging acceptabel is gaan wij er in dit voorstel vanuit dat de rotonde op de huidige locatie blijft bestaan. Vanzelfsprekend wordt het gebied wel in nieuw materiaal uitgevoerd; passend bij de rest van het 30km-gebied in het centrum. Voor het ontwerp van de rotonde verwijzen wij u naar de bijlage.

Maatschappelijk draagvlak

De voorlopige ontwerpen die in 2015 zijn opgeleverd en op basis waarvan ons college subsidie heeft aangevraagd zijn in overleg met de omgeving tot stand gekomen. Voor de centrumhalte (en de eindhalte) is nog een aanvullende studie gedaan en is nog intensiever geparticipeerd

Het nieuwe schetsontwerp is in twee bijeenkomsten gepresenteerd aan de omwonenden en de ondernemers binnen het centrum. Op basis van deze inspraak is het ontwerp op verschillende punten aangepast. Het aangepaste ontwerp is vervolgens gepresenteerd aan en besproken met de wijkbelangenvereniging die aangaf positief te zijn over de kwaliteit en de wijzigingen die naar aanleiding van de informatiebijeenkomst zijn doorgevoerd. Ook de vertegenwoordiging van het kerkbestuur kon zich vinden in het terugdraaien van de plannen voor de kruising Kanaalstraat-Touwslager. Overleg met de zakenkring Roden heeft niet geleid tot overeenstemming. De zakenkring toont zich tevreden over de kwaliteit van het gebied maar kan zich niet vinden in een centrumhalte zonder parkeerplaatsen voor het centrum.

De ondernemers die langs de route zijn gevestigd zijn uitgenodigd om het aangepaste ontwerp 1-op-1 te bespreken met ondernemers die langs de route zijn gevestigd. De meeste ondernemers hebben gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. De ondernemers waar mee is gesproken zijn positief over

het ontwerp. Op basis van deze besprekingen is het ontwerp verder aangescherpt (in het kader van bereikbaarheid voor vrachtwagens (laden/lossen) en parkeren voor de apotheek).

Zodra u heeft ingestemd met het ontwerp worden omwonenden en ondernemers middels inloopbijeenkomsten geïnformeerd over het definitieve ontwerp en de voorlopige planning van de uitvoering.

Kosten

Voor het gehele project is een kostenraming opgesteld. In deze raming zijn verschillende opslagen gehanteerd maar wordt ook een risico-opslag gehanteerd voor de vele knelpunten ten aanzien van kabels en leidingen (centrumhalte en Kanaalstraat) die er nog zijn. In het kader van werk met werk maken wordt ook een deel van de riolering door middel van relinen (het via de putten aan de binnenzijde van het bestaande riool aanbrengen van een kunststof kous) en deels vervanging hersteld en worden weggedeelten aangepakt die vanuit wegbeheer in de planning staan.

Bij het benoemen van de kosten past het ook om de grootste risico's voor het project te benoemen:

- Voor de drie projecten hebben de subsidieverstrekkers een bedrag van €1.068.000,= toegezegd en vanuit de reeds gerealiseerde projecten resteert nog een bedrag van ongeveer €300.000,=. Achteraf vindt financiële verantwoording plaats en op dat moment moet aangetoond worden dat er binnen de randvoorwaarden van de subsidieregelingen is gehandeld. Om enige zekerheid te krijgen over de uiteindelijk toe te kennen subsidies vindt voorafgaand aan de aanbesteding van het bestek afstemming plaats met de subsidieverstrekkers.
- Rekening houdend met een bedrag van €1.000.000,= vanuit de middelen voor het uitvoeringsprogramma Centrum Roden 2018-2022 en een bijdrage vanuit het rioleringsfonds en van wegbeheer is er op dit moment nog een tekort van €340.000,=. Door middel van het beheersen van de risico's en de nog door te voeren bezuinigingen verwachten wij het totale project binnen de beschikbare middelen te kunnen realiseren. Mocht desondanks blijken dat het beschikbare geld onvoldoende is, dan komen we daar bij uw gemeenteraad op terug+
- Mogelijk lukt het relinen niet/niet helemaal met tot gevolg dat dit deel van het riool alsnog vervangen moet worden en de weg (inclusief fundering) opengebroken moet worden. Voor het project betekent dit dat de uitvoering langer gaat duren en er meer aanspraak gedaan moet worden op het rioleringsfonds;
- Naar aanleiding van de problemen met het verzakken van gebouwen aan de Oudgenoegstraat in Roden is er een protocol opgesteld voor werken in het openbaar gebied. Op dit moment wordt geanalyseerd welke gevolgen het protocol heeft voor het HOV-project en welke maatregelen er getroffen moeten worden. Dit risico zou groter worden in het geval blijkt dat relinen van het riool niet slaagt;

Tijdpad

Bij beschikking is bepaald dat de HOV projecten in Roden eind 2018 afgerond moeten zijn. De subsidieverstrekkers hebben begrip getoond voor de ontstane situatie (afstemming centrum / kwaliteitsimpuls ten opzichte van het ontwerp 2015) en hebben voorlopig uitstel verleend. Op 1 juli 2019 willen zij duidelijkheid hebben over de definitieve ontwerpen en of de projecten financieel gedekt zijn. Aangezien dit niet geheel strookt met de planning van de besluitvorming vindt er de komende tijd afstemming plaats met de subsidieverstrekkers en geven we inzage in de financiële dekking van de projecten. Uiteindelijk is het voor de subsidieverstrekkers van belang dat de werkzaamheden in 2020 zijn uitgevoerd. Conform de huidige planning kan de uitvoering nog dit jaar

starten met de realisatie van de centrumhalte. Het project als geheel kan in het derde kwartaal van 2020 worden afgerond zodat ook de eindverantwoording naar de provincie in 2020 kan plaatsvinden. Wij beseffen ons dat dit een ambitieuze planning is die vanwege de ligging in bestaand bebouwd gebied risico op vertraging heeft, maar gezien de afspraken met de subsidieverstrekkingen willen wij er alles aan doen deze planning te realiseren. Voor een strokenplanning verwijzen wij u naar de bijlage.

Ter inzage liggende stukken

Ontwerp, varianten en strokenplanning
PDF bestand van het ontwerp (met details)

Burgemeester en wethouders van de gemeente Noordenveld,

Klaas Smid, burgemeester

Marinus van der Wal, directeur – secretaris

Overleg Raadscommissie

Dit voorstel is niet besproken in een vergadering van de Raadscommissie.

, voorzitter

W.F.C. Damman, griffier

No:

Onderwerp: Deelprojecten HOV centrum Roden

De Raad van de gemeente Noordenveld,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van : 21 mei 2019;

gelet op de bepalingen van de Gemeentewet,

B E S L U I T

1. Kennis te nemen van de ontwerpen voor de deelprojecten “aanpassen centrumhalte inclusief voorrang voor de bus” (3 varianten) en “aanpassen voorrangssituatie kruising Kanaalstraat – Touwslager”
2. Voor wat betreft het deelproject “aanpassen centrumhalte inclusief voorrang voor de bus” in te stemmen met de keuze van het college van B&W voor de variant zonder parkeren
3. In te stemmen met het handhaven en vernieuwen van de rotonde Julianaplein;
4. In te stemmen met het aanwenden van de middelen die vanuit het uitvoeringsprogramma centrumontwikkeling Roden 2018-2022 zijn gereserveerd voor de HOV projecten in het centrum van Roden;

Roden, 11 juli 2019

De Raad van de gemeente Noordenveld,
Voorzitter,

griffier,