

Midden in de stad

Rapport Expert Opinion plannen Zuidelijke Ringweg Groningen

Ir.J.A.Blom

Innovia Consult B.V

.

27 september 2013

Midden in de stad

Inhoud

- 1. de opdracht**
- 2. aanpak**
- 3. samen ontwerpen aan stad en ringweg**
- 4. hoofdadvis**
- 5. de 5 specifieke vragen**
- 6. robuustheid en toekomstbestendigheid van het ontwerp**

**Rapport Expert opinion plannen Zuidelijke Ringweg Groningen
Ir.J.A.Blom, Innovia Consult B.V.**

27 september 2013

1. De Opdracht

De Raad van de Gemeente Groningen heeft mij opgedragen een expert opinion uit te brengen betreffende de plannen voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg. De bedoeling van de expert opinion is om ‘vreemde ogen’ te laten kijken naar de plannen zoals die nu zijn gepresenteerd, waarbij wordt ingezoomd op de gevolgen voor het onderliggend wegennet. De raad heeft geconstateerd dat op enkele plekken de verkeersdruk zal toenemen en vraagt zich af of er misschien een slimme oplossing over het hoofd wordt gezien.

Omdat de aanpak van de Zuidelijk Ringweg een grote ingreep betreft, die ook de nodige gevolgen heeft voor de omliggende wijken, wil de raad van de gelegenheid gebruik maken om een onafhankelijke deskundige naar het plan te laten kijken. Daarbij gaat het vooral om de leefbaarheid en veiligheid in de wijken.

Op basis van de plannen zal de verkeersdruk op enkele punten in het onderliggende wegennet toenemen, zoals aan de Vondellaan en de Goeman Borgesuslaan. Ook de aan te leggen verbindingsweg langs de Maaslaan heeft gevolgen voor de bestaande Maaslaan. De raad vraagt zich af of er misschien nog andere mogelijkheden zijn om de verkeersstromen door de stad te leiden, met als gevolg dat de leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van het huidige ontwerp worden verbeterd.

Daarom heeft de raad besloten om een expert opinion aan te vragen.

De onderzoeksvraag luidt als volgt:

De gemeenteraad van Groningen heeft, na bestudering van de plannen (OTB-MER en inrichtingsplannen) voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg, vragen over de gevolgen van deze ombouw voor het onderliggende stadswegennet en de betekenis van deze gewijzigde verkeersstromen op de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in de stad. Ten behoeve van de wijziging in het onderliggende wegennet zijn inrichtingsplannen gemaakt die gemaakt zijn om de veiligheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te dienen.

De verkeersstromen wijzigen in de stad, en aan de Vondellaan, Maaslaan en Goeman Borgesuslaan wordt het drukker. In de zuidelijke stadswijken, in het bijzonder in De Wijert en Helpman, vreest een aantal bewoners een ingrijpende achteruitgang in leefbaarheid.

Specificering in deelvragen

- 1. Zijn er mogelijkheden om de leefbaarheid (inclusief gezondheid) te verbeteren ten opzichte van het huidige ontwerp, en wat zijn de consequenties hiervan?*
- 2. Zijn er mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren ten opzichte van het huidige ontwerp, en wat zijn de consequenties hiervan?*
- 3. Zijn de verkeersstromen op andere wijze door de stad te leiden, waardoor de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid beter gediend worden?*
- 4. Geven de inrichtingsplannen voldoende antwoord op leefbaarheid en veiligheid en ruimtelijke kwaliteit?*
- 5. Is het plan op het stedelijke wegennet voldoende spitsbestendig?*

2. Aanpak

Allereerst heb ik mij een beeld willen vormen van de context van de vraagstelling. Zo is mij gewezen op rapporten op de site www.aanpakringzuid.nl, heeft het Projectbureau ARZ mij diverse rapporten en ander materiaal verstrekt, en zijn mij nota's als "Groningen, Stad op Scherp", "Nota Duurzame Mobiliteit", etc. aangereikt

Naast diverse gesprekken die voor mij zijn gearrangeerd, ben ik op een fietstocht door het plangebied van het Project Zuidelijke Ringweg begeleid. Zo heb ik mij ook een nader visueel beeld kunnen vormen van de onderhavige situatie, in zijn grote structuur en in detail waar dat genoemde expliciete pijnpunten betreft, zoals bij de Molukse Kerk aan de Van Eedenstraat .

Aldus heb ik getracht om in korte tijd aspecten van ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, doorstroming en bereikbaarheid nader in samenhang te kunnen bezien.

Daarnaast zijn er twee gespreksronden georganiseerd waarvoor representanten van aanliggende buurten en straten zijn uitgenodigd. De eerste maal om hun belang goed te begrijpen, de tweede maal om mijn bevindingen en mijn eventuele mogelijke suggesties voor verbeterpunten ten aanzien van de door hen ervaren problematiek naar hen terug te koppelen.

In mijn oordeelsvorming gaat het vooral om het schalen naar referenties, waar mogelijk binnen Groningen, anders buiten Groningen in ter spiegeling gegeven situaties.

3. Samen ontwerpen aan stad en ringweg

Ik meen waargenomen te hebben uit de stukken en de gesprekken dat de ontwerpculturen van RWS en Gemeente meer versmolten, cq. meer tot mooie synergie verenigd zouden kunnen zijn. Daarin is al veel bereikt, diverse delen van het ontwerp verdienen wat mij betreft een schoonheidsprijs, resp. bieden Groningen duidelijke kwaliteitsverbetering. Maar er rest nog naar mijn mening een terechte opgave. Vragen en wensen van Groningers inzake leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit vinden, naar de mening van vragenstellers, onvoldoende gewillig oor. RWS zou meer Groninger met de Groningers kunnen zijn.

Teksten uit de nota MER geven de indruk te duiden op spijt dat hier niet op 100 km/h ontworpen kon worden. Spierballentaal als "Autosnelwegverbinding tussen Bremen en Amsterdam", ook door Groningers overigens met verve gehanteerd, geven daar fundament aan. Mooi marketing statement, maar het aantal auto's dat zich dagelijks daadwerkelijk tussen Bremen en Amsterdam verplaatst is natuurlijk verwaarloosbaar in het licht van de voorliggende problematiek. Zowel in de planteksten als in gesprekken wordt duidelijk dat de bereikbaarheid van belangrijke functies van de stad Groningen *de* focus is.

De Groningse ontwerpcultuur op dit schaalniveau richt zich primair op stedelijke ontwikkeling (bijv. de zes Dynamo's) en de eigen leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Dat wil niet zeggen dat er geen begrip is voor de positie en houding van het Nationaal en Regionaal belang. Integendeel. Men ziet daar bovendien zeker ook het eigenbelang van de stad in. Maar dat neemt niet weg dat het (boven-) regionaal verkeer op deze Zuidelijke Ringweg **midden in de stad Groningen**, op onderdelen wat meer respectvol en bescheiden naar de stad kan worden gepositioneerd, om zich vervolgens een welkome gast te voelen.

Nu zijn er een aantal basisconcepten denkbaar, bijv. sterk vanuit de stad gedacht, en aan de andere kant van het spectrum sterk vanuit het fenomeen autosnelweg gedacht.

Vanuit de stad zou je kunnen denken dat, zoals bij verreweg de meeste steden in Europa, de snelweg bij de stadsrand op moet houden. Wil je die verbinden dan maak je buitenom een rondweg; zie Amersfoort etc. Wat dan wel kan gebeuren is dat de stedelijke ontwikkeling zich over die ring uitbreidt en dan heb je natuurlijk weer een probleem (Amersfoort, Utrecht, Rotterdam), c.q. een tweede rondweg nodig (Utrecht, Rotterdam). Die eerste rondweg komt er dan een beetje verloren bij te liggen. Maar er zijn ook situaties waar (delen van) de oude rondweg als groene, rustige stedelijke “parkway” wordt heringericht of een verdeelfunctie krijgt voor hoogstedelijke ontwikkeling in het aanliggend gebied.

Ik heb genoteerd dat er meningen zijn om het hele tracé op te nemen in het bestaande stedelijk weefsel. Niks verhoogd of verdiept, maar een soort Amsterdamse Apollolaan (deze Apollolaan associatie is van mijzelf). Mijn inschatting is dat een dergelijke configuratie nogal drastisch parallel beleid behoeft, met de huidige ambitie van Stad op Scherp niet spoort, er toch nog 20.000 auto's doorgaand verkeer te accommoderen zijn en in de context mij dus niet realistisch lijkt.

Vanuit Autosnelwegdenken knoop je A7 West, A7 Oost en A28 met 130 km/h aan elkaar. Als daar een Kleinpolderplein (Rotterdam) voor ingezet moet worden dan is dat weer een technisch hoogstandje. (Het Clausplein is een veel gefotografeerd object van Neerlands trots) .

Een belangrijk punt is dus het evenwicht tussen “belang van de stad” en “doorstroming tussen Bremen en Amsterdam”.

In algemene zin is er in Groningen brede instemming met het evenwicht dat in het voorliggende ontwerp is bereikt. Ik heb zelf geen reden om vakmatig daar iets in algemene zin aan af te doen. Sterker, ik ben van mening dat het voorliggende ontwerp op veel onderdelen Groningen verrijking biedt.

Over het geheel genomen is men naar mijn mening dan ook professioneel goed bezig. Maar in de synergie van het *gezamenlijk* ontwerpen van stad en ringweg mag er hier en daar toch nog wel een tandje bij. Dat betreft in het bijzonder enkele detailkwetsies:

- Maaslaan / Verbindingsweg
- Vondellaan
- Hereweg
- Helpman: alternatief voor het vervallen van de parallelstructuur
- Julianaplein
- De kritiek in de MER inzake veiligheid en landschappelijke/stedelijke inpassing

Mijn hoogleraar Mechanica leerde ons dat een constructie zelden bezwijkt vanwege het constructief concept (dat kan je uitrekenen), maar meestal op het detail (dat valt niet allemaal uit te rekenen, dat is ambacht en ervaring en gevoel en er samen over praten). En als het in het detail kwetsbaar is dan moet je weer terug naar het constructief concept. In dit geval het concept van 80 km/h.

Zo zijn er constructieve voorstellen gedaan die zijn verworpen omdat weefvakken, in- en uitvoegstroken e.d. daartoe in het huidige 80 km/h concept onvoldoende ruimte bieden.

4. Hoofdadvies

Een en ander leidt tot mijn hoofdadvies: maak het huidige starre 80km/h concept in het denken even elastisch en laat zien welk oplossend vermogen ten aanzien van de diverse nog aanwezige deelproblemen het verlagen van de ontwerpsnelheid (naar 70, 60 of 50 km/h) op relevante schakels biedt.

NB.1. Bij zo'n lagere snelheid is de wegcapaciteit groter, de milieubelasting (w.o. geluid) kleiner, de verkeersveiligheid groter en het ontwerp compacter.

NB.2. Aangezien 80% van het verkeer op deze Zuidelijke Ringweg de stad Groningen als herkomst en/of bestemming heeft, hebben we het in termen van bereikbaarheid over een schakeltje van enkele honderden meters in de keten van A naar B, waar je bij 50 km/h al 2x zo snel rijdt als in de stad (+/- 25 km/h) en even daarvoor of daarna lekker 80 km/h.

NB. 3. Dit advies is bedoeld om de oplossingsruimte voor nog resterende taaie detailproblemen te vergroten, niet om het ene dogma door het andere te vervangen. Waar snelheidsverlaging per saldo geen verbetering oplevert dan ook niet doen natuurlijk.

5. De 5 specifieke vragen

Hieronder wordt commentaar geleverd bij de 5 specifieke vragen. Dat commentaar heeft noodzakelijkerwijs een vrij abstract gehalte en duidt vooral oplossingsrichtingen aan. Ten eerste omdat voor verkeerstechnische adviezen met hun consequenties de tijd ontbrak, en bovendien is verkeerstechniek niet mijn expertise. Mijn expertise ligt op structuurplan niveau. Waar ik bij vraag 4 toch adhesie betuig aan "Kamminga" voorstellen moet u dat zien als een oproep om ruimte te maken voor dergelijk creatief denken. Het projectbureau doet dat overigens ook. Met mijn voorstel even elastisch om te gaan met 80 km/h beoog ik die ruimte nog iets te vergroten.

1. Zijn er mogelijkheden om de leefbaarheid (inclusief gezondheid) te verbeteren ten opzichte van het huidige ontwerp, en wat zijn de consequenties hiervan?

Concentratie van autoverkeer is voor de leefbaarheid in het algemeen profijteloos. Ter illustratie: een stadsweg met 10.000 auto's per dag met parallel langs het volgende bouwblok nog een weg met 10.000 auto's scoort slechter dan een weg met 15.000 plus een weg van 5.000. Met andere woorden, concentratie van autoverkeer op hoofdwegen loont in termen van leefbaarheid, **a** door de concentratie van hinder, overlast en gezondheidsbelasting, **b** doordat negatieve effecten efficiënter kunnen worden tegengegaan.

Dat betekent dat een ontwerp voor de Ringweg dat het meeste verkeer verleidt het OVN zo min mogelijk te gebruiken, het beste ontwerp is.

2. Zijn er mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren ten opzichte van het huidige ontwerp, en wat zijn de consequenties hiervan?

Verkeersveiligheid is vooral gebaat bij harmonisering van snelheden. Grote snelheidsverschillen zijn desastreus. Dus, uit oogpunt van verkeersveiligheid is een ontwerp van zo'n stadstraverse met de vele op- en afritten en weefvakken dat uit gaat van een ontwerpsnelheid van 50km/h beter dan een ontwerp uitgaande van 80km/h. De consequenties zijn verwaarloosbaar. Het gaat hier over korte afstanden cq. luttele minuten, in een evenwicht zoeken voor de individuele automobilist tussen de Ringweg nemen of een binnendoortje. Er van uitgaande dat het binnendoortje een 30 km gebied is met drempels en wat niet al zullen niet veel mensen dat vaak doen. Dus naar mijn verwachting weinig tot geen verdere consequenties.

Voor het onderliggend wegennet is toepassing van Duurzaam Veilig de maatstaf. Ik meen uit de stukken begrepen te hebben dat dat ook de lijn is die Groningen volgt, inclusief schoolzones etc..

3. Zijn de verkeersstromen op andere wijze door de stad te leiden, waardoor de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid beter gediend worden?

Het is in het algemeen zo dat het gemeentelijk verkeerskundig instrumentarium zo'n "300" mogelijke maatregelen bevat. Wilt u niet zo veel auto's in straat A, maar kan straat B er nog wel wat bij hebben, dan is dat grosso modo te regelen. Voor zover ik weet is dat met verkeersmodellen slechts beperkt en niet al te betrouwbaar te simuleren. Uw eigen ambtelijke verkeersexpertise is hier aan zet, wellicht deels met hulp van externe consultants, maar praktische kennis van het verkeer van de stad is hier echt cruciaal.

4. Geven de inrichtingsplannen voldoende antwoord op leefbaarheid en veiligheid en ruimtelijke kwaliteit?

Op de nota Ontwerp Inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman, juli 2013, heb ik het volgende commentaar

A. Zuiderplantsoen

Ja, dat wordt een pareltje aan de Groningse kroon. Het ontwerp voor de Waterloolaan is naar mijn mening, in het licht van andere referente situaties, acceptabel.

B. Maaslaan

Bizar dat in het profiel van de nieuwe situatie de Ringweg van de tekening afgeknipt is (blz. 53 van de nota ontwerp inrichtingsplannen, juli 2013). Dat is nou niet een goed voorbeeld van samen optrekken. Vervolgens blijkt op de plankaart (blz. 54 en 55) dat de ringweg voor de linkse flyover en de rechtsaffe aansluiting wel erg veel ruimte claimt. Dat moet compacter kunnen. Breng een en ander gezamenlijk in beeld en kom tot een evenwichtig vergelijk. Het is daarbij zaak om met elkaar goed naar de problematiek van de geluidschermen te kijken.

C. Vondellaan / Hereweg

Het voorstel van Arthur Kamminga om voor een verbinding tussen Vondellaan en Hereweg van de ring gebruik te maken lijkt mij een verbetering en goed tegemoet te komen aan de gemelde bezwaren. Het plan van Kamminga om vanaf de verbindingbogen A28-N7 een op- en afrit te maken naar de Hereweg lijkt me eveneens een verbetering. Ik heb begrepen dat het projectbureau deze optie momenteel onderzoekt. Het zou er zelfs toe kunnen leiden dat de verbindingsweg Maaslaan overbodig wordt; dat zou die narigheid schelen. Het plan van Kamminga om het stuk Vondellaan tussen de op- en afritten af te sluiten voor auto's lijkt me ook winst.

D. Helpman

De in het inrichtingsplan voorgestelde verkeersluwere situatie plus de voorgestelde hoofdwegen structuur lijken mij een duidelijke verbetering. De situatie op de Goeman Borgesiuslaan is naar mijn mening, in het licht van andere referente situaties, acceptabel.

5. Is het plan op het stedelijke wegennet voldoende spitsbestendig?

Dit punt stelt de vraag of er kans is op terugstropen van congestie op het onderliggend wegennet vanaf de ring de stad in. Mocht dat optreden dan zijn er in mijn visie twee manieren om daarop te reageren.

A. als incident met de genoemde "300" mogelijke maatregelen

B. als structureel probleem. Dan is een brede aanpak om in meer algemene zin de autodruk (nog verder) te verminderen aangewezen. Bv.

a. doseer punten

b. éénrichtingverkeer

c. knippen

d. milieuzone (vrachtwagens er uit)

- e. aanscherpen P-beleid
- f. mobiliteitsmanagement
- etc.

e.e.a. zoals o.m. aangegeven in het Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer 2013-2016 en uit te werken in het aangekondigde Integrale Verkeer- en Vervoerplan.

6.Robuustheid en toekomstbestendigheid van het ontwerp

Op de Rotterdamse ring staat elke spits een file. En daar zitten elke keer veel Rotterdammers in. Want even d'r op en de volgende afslag er weer af, scheelt een aantal vervelende stoplichten, en is bovendien, ook tijdens file, voor veel mensen net iets sneller. Wie midspits dwars door Rotterdam rijdt zal merken dat, terwijl de radio veel files op de ring meldt, er op tal van kruispunten op de hoofdwegen slechts een paar auto's voor het verkeerslicht staan. Files hebben hun eigen evenwichtsmechanisme. Het is dus de vraag hoe lang de Zuidelijke Ringweg filevrij zal zijn.

2030 is, eind 2013, al over 16 jaar. Dat is in de wereld van infrastructuurontwikkeling kort dag. Het autobezit in Groningen bedraagt op 1 januari 2009 66.000 personenauto's op 184.000 inwoners; dat is 359 auto's/ 1000 inwoners. Er wordt al tientallen jaren aangenomen dat het autobezit tendeert naar 600/1000 inwoners. Intussen is er een beleid ontwikkeld om milieuvriendelijke kleine auto's te bevoordelen, elektrische auto's nog meer te bevoordelen en zijn Beieren, Luxemburg en Californië de 600/1000 reeds gepasseerd. Het plafond zou dus richting 700/1000 kunnen gaan. De stad Groningen met zijn 40.000 studenten zit onder het landelijk gemiddelde. Maar een en ander impliceert toch dat Groningen rekening moet houden met een nog zeer forse groei van het autobezit in de regio (bij een jaarlijkse groei van zo'n 2% een verdubbeling in 35 jaar). De vraag hier is nu niet wat is het meest precieze wetenschappelijke prognosegetal, maar welke realistische marge zit daar omheen, en als 600 of 700/1000 bewaarheid zou worden, wat DOE je dan. Het lijkt me zo wie zo wenselijk om "Groningen, Stad op Scherp 2008-2020" door te trekken naar 2030 (dat is toch al over 16 jaar), met een doorkijk naar 2040 en verder, en een daarmee samenhangend Integraal Verkeer- en Vervoerplan te maken.

Voor nu en het project Zuidelijke Ringweg is mijn advies om te overwegen een gevoeligheidsanalyse te laten uitvoeren om meer inzicht te krijgen in de robuustheid en de toekomstbestendigheid van het ontwerp op de langere termijn. Het multimodale Groningse Plus model met kruispuntweerstand zou daar volgens mij dienstig bij kunnen zijn