

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 88 86 / Nienke de Jong
Onderwerp linksaffer afslag Julianaplein richting Stad



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Aan de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum **17 JUN 2010**

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO10.2274355

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Eind vorig jaar is, na de reconstructie, het Julianaplein weer volledig in gebruik genomen. De doorstroming op het kruispunt liet na oplevering echter nog te wensen over. Rijkswaterstaat heeft samen met gemeente Groningen en provincie Groningen onderzoek gedaan naar de mogelijke verbeteringen van het kruispunt. Met name het afsluiten van de linksafstrook vanuit Drachten richting het centrum stond ter discussie.

Wij hebben aangegeven eerst een nadere onderbouwing te willen voor we een definitief standpunt in konden nemen ten aanzien van de linksafstrook. Met Rijkswaterstaat is toen afgesproken dat er voor 15 juni 2010 een gemeentelijk standpunt zou worden ingenomen.

De onafhankelijke adviescommissie Verkeer en Vervoer heeft uw college gesteund in deze werkwijze. De adviescommissie heeft te kennen gegeven er geen voorstander van te zijn de linksaffer zonder gedegen onderzoek en bijbehorende argumentatie op te heffen en de commissie heeft gevraagd om de verkeersafwikkeling nader te onderzoeken. Het volledige advies van de commissie is inclusief toelichting als bijlage 1 bij deze brief gevoegd.

De nadere onderbouwing van het wel of niet verwijderen van de linksafbeweging vanuit Drachten naar de binnenstad op het Julianaplein is inmiddels gereed. Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en de plussen en minnen van het behouden dan wel verwijderen van de linksafbeweging vanuit Drachten zijn op een rij gezet. Dit is gedaan in samenwerking met Rijkswaterstaat en Provincie Groningen.

Het verkeerskundig onderzoek is als bijlage 2 bij deze brief gevoegd. Hieruit blijkt kort samengevat dat het opheffen van de linksaffer als voordelen heeft dat de doorstroming verbetert door 20% meer afwikkelingscapaciteit op het Julianaplein. Hierdoor verbetert de autobereikbaarheid van regio en stad, wat het imago van de stad versterkt. Er is meer ruimte voor opvang van het verkeer in de toekomst en een beperking van het sluipverkeer. De nadelen zijn onder andere verlies aan helderheid van de verkeerstructuur. Het verkeer dat gebruik maakte van de linksaffer (1,5 tot 2% van het verkeer op het Julianaplein, 2000-3000 motorvoertuigen per dag) moet alternatieve routes zoeken. Op deze routes ontstaan knelpunten, zoals Laan Corpus den Hoorn, rondom Martiniplaza en Parkweg.

De voordelen van het handhaven van de linksaffer zijn een heldere verkeerstructuur en een rechtstreekse verbinding van de binnenstad en het stationsgebied met de Zuidelijke Ringweg en daarmee een betere bereikbaarheid van deze gebieden. Verder wordt de komende jaren het belang van de bereikbaarheid vanuit de westkant groter omdat de druk op de oostkant toeneemt door uitvoering van allerlei projecten (P-garage Damsterdiep, aanleg tramlijn 1 en 2, Zuidelijke Ringweg fase 2, etc.). Door het handhaven van de linksaffer zijn er meer alternatieve routes aan de westkant. De nadelen zijn de verdere verslechtering van de verkeersafwikkeling op het Julianaplein, congestie op de Zuidelijke Ringweg en daardoor ook verslechtering van de verkeersafwikkeling op het Vrijheidsplein. Als gevolg van deze verslechtingen ontstaat er meer sluipverkeer in regio en stad.

Alles overziend zijn wij tot de conclusie gekomen het verzoek van Rijkswaterstaat voor het opheffen van het linksafvak richting Emmaviaduct op het Julianaplein in te willigen. De betere doorstroming op de Zuidelijke Ringweg (tot 2015) dient zowel de autobereikbaarheid van de regio als van de stad, terwijl een relatief beperkte verkeersrelatie door deze maatregel wordt belemmerd. Ook bestaat er binnen de stad veel draagvlak voor deze maatregel, mede vanwege het bereikbaarheidsimago.

Om het verkeer vanaf A7-west richting de binnenstad te geleiden en te faciliteren, zijn de volgende aanvullende maatregelen wenselijk:

- de bewegwijzering Groningen-centrum aan te passen via de Westelijke Ringweg;
- een bypass aan te brengen voor rechtafslaand verkeer op rotonde Laan Corpus den Hoorn – Boerhaavelaan in de richting Van Swietenlaan teneinde de afwikkeling op de bypass-structuur Laan Corpus den Hoorn – Vrijheidsplein te verbeteren. Dit leidt tevens tot een verbetering van de bereikbaarheid van de bestemmingen rond Corpus den Hoorn (Martiniziekenhuis, kantoren, etc.).

Samen met Rijkswaterstaat zijn wij het eens dat de aanpassing van rotonde Boerhaavelaan wenselijk is. De maatregel dient nog verder te worden uitgewerkt. Rijkswaterstaat heeft in beginsel aangegeven financieel een bijdrage te leveren. Op korte termijn komen wij met een definitief voorstel, inclusief financieringsvoorstel.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

BIJLAGE 1 Advies van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer inzake de linksaf afslag Julianaplein richting Stad.

Toelichting op het advies

Rol van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer

De Adviescommissie Verkeer en Vervoer was voorheen (sinds 2000) de Verkeersveiligheidscommissie van de gemeente Groningen. Sinds april 2008 heeft de Verkeersveiligheidscommissie een bredere invulling gekregen. Van advisering op het gebied van verkeersveiligheid naar brede advisering t.a.v. alle onderwerpen die Verkeer en Vervoer betreffen. Deze wijziging van de doelstelling van de commissie heeft tevens geleid tot een andere naam: de Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AV&V).

De adviescommissie is een onafhankelijke commissie die het gemeentebestuur adviseert over ontwikkelingen en voorstellen in relatie met de gekozen beleidslijnen en maatregelen op gebied van verkeer en vervoer. De leden hebben deskundigheid op terreinen als economie, milieu, geografie, psychologie, techniek en verkeerskunde.

De adviescommissie werkt als een klankbord voor ons college en de gemeentelijke organisatie. De opdracht voor de leden is scherp te brengen, integraliteit te bevorderen en alternatieve perspectieven in overwegingen mee te geven. Hiervoor houdt de adviescommissie zich bezig met alle aspecten van verkeer en vervoer.

De adviescommissie geeft gevraagd en ongevraagd advies op het beleidsterrein verkeer en vervoer in en rondom de gemeente Groningen – voor zover de gemeente Groningen daarover zeggenschap heeft. Voor het advies wordt de commissie ondersteund en voorzien van informatie en adviesaanvragen vanuit de gemeente. Daarnaast zullen leden ook andere bronnen van informatie aanboren, bijvoorbeeld via de media en eigen waarnemingen en op basis daarvan ongevraagd advies leveren. De commissie vertegenwoordigt of behartigt geen belangen en functioneert daardoor onafhankelijk.

Aanleiding voor het advies

De adviescommissie heeft een advies over de linksafbeweging op het Julianaplein vanuit Drachten richting het centrum van de stad opgesteld naar aanleiding van eigen observaties van de commissieleden dat het kruispunt anders ingericht is dan voorheen en ook anders functioneert. Vervolgens heeft de adviescommissie in de media en via de gemeente vernomen dat Rijkswaterstaat snelheid wil maken met de besluitvorming en voornemens is de linksafbeweging op te heffen.

Hoofdpunten uit het advies

Het advies van de adviescommissie sluit op hoofdlijnen aan bij de werkwijze die nu door de gemeente gevolgd wordt. De adviescommissie is er geen voorstander van de linksaffer zonder gedegen onderzoek en bijbehorende argumentatie op te heffen en vraagt om de verkeersafwikkeling nader te onderzoeken.

Als randvoorwaarde stelt de adviescommissie dat alle verkeersbewegingen mogelijk moeten blijven. Pas als duidelijk is aangetoond dat de linksaffer nauwelijks benut wordt en daardoor geen toegevoegde waarde heeft voor het Julianaplein zelf én voor de verkeersafwikkeling van de stad in bredere zin, vindt de adviescommissie het aanvaardbaar een verkeersbeweging op te heffen.

Daarnaast ziet de adviescommissie mogelijkheden om de verkeersafwikkeling van het Julianaplein te verbeteren door 2 linksafbewegingen in de verkeersregeling te combineren, namelijk de beweging linksaf vanuit het Zuiden richting het Westen met de beweging vanuit het Noorden (het centrum) richting het Oosten.

Advies inzake linksaf afslag Julianaplein richting Stad Groningen, 29 April 2010
Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AV&V)

Eind 2009 is de herinrichting van het Julianaplein in het kader van de Langman-maatregelen voltooid, waarbij ondermeer een onderdoorgang van het doorgaande verkeer van Assen naar de stad richting Emmaviaduct is gerealiseerd. Bij deze herinrichting is de linksaf afslag richting Emmaviaduct weer mogelijk gemaakt. Deze linksaf beweging is enige jaren niet mogelijk geweest, om de wachttijden van het doorgaande verkeer van de A7 te kunnen verkorten.

In eerste instantie viel de effecten van de herinrichting van het Juliana plein qua vermindering van wachttijden en files tegen, afgezet ten opzichte van de verwachtingen. Als een van oorzaken van het tegenvallende resultaat werd de linksaf afslag richting stad aangewezen, omdat hiervoor specifiek tijd in de verkeerslichtregeling was opgenomen. Daarnaast viel op dat van deze linksaf mogelijkheid relatief weinig gebruik werd gemaakt. Al snel werd er vanuit verschillende hoek voor gepleit om de linksaf afslag weer op te heffen.

De commissie heeft tijdens haar vergadering van 15 maart 2010 de hiervoor geschetste problematiek besproken. Als gevolg van deze discussie wil de commissie haar bevindingen en aanbevelingen naar voren brengen met dit advies aan het college van Burgemeester en Wethouders, mede ten behoeve van toekomstig overleg met en besluitvorming van Rijkswaterstaat over deze kwestie.

De commissie is er geen voorstander van deze linksaf afslag zonder gedegen onderzoek en bijhorende argumentatie op te heffen.

Enerzijds acht de commissie het aannemelijk dat het gebruik van de afslag bijdraagt aan een goede verkeersafwikkeling in bredere zin. In het verleden is het nut van deze afslag niet principieel ter discussie geweest. De afsluiting van deze afslag – om toen de hoge congestiedruk van het Julianaplein te lenigen – was slechts tijdelijk bedoeld, totdat de nu gerealiseerde herinrichting voltooid zou zijn. Het feit dat in het begin het gebruik van deze afslag niet groot was, kan heel goed liggen aan de gewenningsperiode die altijd nodig is bij veranderingen voor de verkeersinrichting.

Anderzijds ziet de commissie ook andere mogelijkheden om de werking van het Julianaplein te verbeteren. Een voor de hand liggende mogelijkheid is om twee linksaf bewegingen in de verkeersregeling te combineren (linksaf vanuit zuid richting west met de beweging linksaf van de stad richting Oost). Hiermee ontstaat meer doorrijtijd voor doorgaand verkeer op de A7. De commissie adviseert om in mei/juni 2010 de verkeersafwikkeling op het Julianaplein kwalitatief en kwantitatief (de grootte van de verschillende verkeerstromen) (opnieuw) te onderzoeken, en deze gegevens te gebruiken om de verkeersafwikkeling te optimaliseren met primair de randvoorwaarde dat alle verkeersbewegingen mogelijk blijven. Pas als duidelijk aangetoond is dat een verkeersbeweging nauwelijks benut wordt en daardoor geen nut heeft op het Julianaplein zelf en voor verkeersafwikkeling in bredere zin, acht de commissie het aanvaardbaar om een verkeersbeweging op te heffen.

Namens de Adviescommissie Verkeer en Vervoer gemeente Groningen,

H.C. Moll, voorzitter

BIJLAGE 2

Verkeerskundig onderzoek; gevolgen opheffen linksafbeweging op Julianaplein richting binnenstad

Historie

De doorstroming op het Julianaplein is al jaren een probleem.

Aan eind van de vorige eeuw is onderzocht hoe de doorstroming op het plein met tijdelijke maatregelen verbeterd kon worden. Deze tijdelijke maatregelen waren bedoeld om de periode tot aan de uitvoering van het huidige pakket aan maatregelen, zogenaamde Langmanpakket, te overbruggen.

De toen bedachte maatregelen waren ondermeer:

- Aanleg van de vrije rechtsaffer A7 / A 28, vanuit Drachten richting Assen
- Verwijderen van de linksafbeweging vanuit Drachten richting Emmaviaduct

Van deze laatste maatregel is destijds op bestuurlijk niveau afgesproken dat opheffen van de linksafbeweging tijdelijk was en dat terugbrengen van de linksaffer een onderdeel vormt van het Langmanpakket. In het tracébesluit dd 28 mei 2002 dat ten grondslag ligt aan het Langmanpakket was de linksafbeweging vanuit Drachten, benoemd als één van de uit te voeren maatregelen. De reden om deze linksafbeweging terug te brengen had alles te maken met de bereikbaarheid van de binnenstad.

Ten tijde van het ontwikkelen van het Langmanpakket was bekend dat de doorstroming van de Zuidelijke Ringweg, vooral in de spits, ook na Langman zou verbeteren maar nog niet optimaal zou verlopen. Het was daarbij nadrukkelijk ook benoemd als eerste fase. Een definitieve oplossing voor de doorstromingsproblemen zou gevonden worden in een tweede fase. De basis voor deze tweede fase wordt gevonden in de oplossing zoals die in het bestuurlijke voorkeursalternatief is bedacht.

Onderzoek Groene Golf Team

In de periode januari-maart 2010 heeft het Groene Golf Team (GGT) onderzoek gedaan naar de mogelijke maatregelen om de doorstroming op het Julianaplein te verbeteren. Het GGT is een landelijk deskundigenteam (Rijkswaterstaat) en adviseert wegbeheerders over verkeersregelininstallaties op doorgaande wegen voor een betere doorstroming.

Uit het onderzoek blijkt dat vooral verbetering van de doorstroming te verwachten is als de linksafbewegingen vanuit Drachten wordt opgeheven, ten behoeve van een extra rijstrook rechtdoor (variant A2). Ook het gelijktijdig afwikkelen van de linksafbewegingen vanuit het centrum en vanuit Assen verbetert de doorstroming (variant C1). Deze maatregelen tezamen leveren de meest winst op (variant C2). Rijkswaterstaat geeft de voorkeur aan het doorvoeren van beide genoemde maatregelen. De effecten van de verschillende varianten op het aantal vermeden

voertuigverliesuren (hoe hoger hoe beter) en de maatschappelijke baten worden in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1. Effecten varianten A2, C1 en C2 op voertuigverliesuren* en maatschappelijke baten* tov huidige situatie (bron: GGT)

	vermeden voertuigverliesuren 2010	maatschappelijke baten 2010	Vermeden voertuigverliesuren 2015	maatschappelijke baten 2015
Variant A2	140.000	1,5 mln/jr	160.000	1,8 mln/jr
Variant C1	80.000	0,9 mln/jr	30.000	0,4 mln/jr
Variant C2	180.000	1,9 mln/jr	250.000	2,8 mln/jr

* Deze getallen zijn berekend op basis van twee spitsuren (ochtend- en avondspits) per etmaal. In werkelijkheid zijn de spitsperiodes langer, zodat de aangegeven getallen zeker worden gehaald.

Reactie gemeente Groningen

Wij hebben aangegeven positief te staan tegenover de reconstructie van de kruising waarbij beide linksafbewegingen gelijktijdig worden afgewikkeld (variant C1). Over het opheffen van de linksafbeweging vinden wij dat met een ruimere blik dan alleen de A7 en A28 gekeken moet worden naar de verkeerskundige effecten op het wegennet. Hierin speelt natuurlijk het onderliggende wegennet en de bereikbaarheid van de binnenstad een hoofdrol. Bovendien menen wij dat de keuze om de binnenstad (via het Emmaviaduct) niet meer rechtstreeks uit de richting Drachten niet alleen ambtelijk technische keuze maar ook een politiek bestuurlijke keuze.

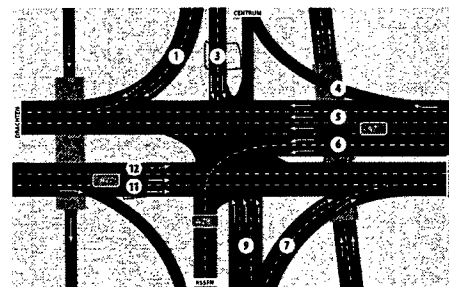
Analyse verkeerscijfers

Huidig gebruik linksafvak

In maart 2010 zijn de verkeersstromen op het Julianaplein geteld (zie tabel 2). Hierbij wordt opgemerkt dat de periode na reconstructie (december 2009) nog relatief kort is, waardoor nog sprake is van gewenning. Bovendien is de route in de meeste navigatiesystemen nog niet opgenomen.

Tabel 2. Kruispunttelling maart 2010 (aantal mvt/etmaal)

	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do
Richting	6-3-2010	7-3-2010	8-3-2010	9-3-2010	10-3-2010	11-3-2010
1	2737	2657	3088	3431	3412	3652
3	1794	1467	2477	2575	2553	2675
4	-	-	-	-	-	-
5	15881	13502	21379	21877	21910	22309
6	-	-	-	-	-	-
7	9958	9286	14463	15338	15248	15439
9	9219	7955	10374	10772	10842	11159



11	16072	13503	20809	21751	21614	21968
12	1814	1553	1230	1368	1363	1471
Totaal	57475	49923	73820	77112	76942	78673

De linksafbeweging (ri. 12) werd in deze telperiode door 1.200 tot 1.900 motorvoertuigen per etmaal gebruikt. Dit betreft 1,5 tot 2,0% van de totale kruispuntbelasting op werkdagen en is dus de kleinste verkeersstroom op de kruising. Opvallend is dat deze linksafbeweging in het weekend meer gebruikt wordt dan op werkdagen. Enerzijds heeft dit te maken met de omvang van het binnenstadsbezoek (winkelen, horeca, etc.) en anderzijds met de drukte op werkdagen, waardoor vanwege optredende congesties alternatieve routes worden genomen. Wat ook opvallend is dat de tegenovergestelde richting van de linksaffer vanuit Drachten naar de binnenstad, namelijk van binnenstad naar Drachten ruim 2.500 in het weekend heeft en door de weeks ruim 3.000. Dit impliceert dat de linksaffer op een minimale waarde zit en naar verwachting hoger moet zijn, omdat deze route nog niet is ingesleten in de mindmap van alle automobilisten. Richting 1 kende echter wel een drukker gebruik dan normaal, omdat de noordelijke oprit van de Hereweg was afgesloten vanwege werkzaamheden tijdens de totale telperiode.

Effecten afsluiten linksafvak op onderliggend wegennet

De gevolgen van het opheffen van de linksafbeweging op de verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet zijn indicatief bepaald aan de hand van berekeningen met het verkeersmodel Regiovisie Groningen Assen voor het jaar 2020. Ook is hierbij rekening gehouden met de afsluiting van de Herebrug voor het autoverkeer vanwege de komst van tramlijn 1 en 2 in 2015 (mogelijk al vanaf 2013 afgesloten ivm uitvoering). De afsluiting van de Herebrug betekent dat de Hereweg minder aantrekkelijk wordt voor de ontsluiting van de binnenstad, waardoor de verkeersdruk op het Emmaviaduct toeneemt en dus ook het gebruik van de betreffende linksafbeweging op het Julianaplein. Zolang de Herebrug open blijft (tot 2012/2013) zijn de effecten van het afsluiten van het linksafvak vergelijkbaar aan de situatie van voor december 2009, uitgezonderd de nieuwe situatie rondom het Vrijheidsplein (bypass-structuur, afsluiting Laan van Vrijheid, etc.).

Volgens het verkeersmodel maken in 2020 een kleine 3.000 mvt/etm gebruik van de linksafbeweging richting het Emmaviaduct. Ten opzichte van het huidige gebruik betekent dit dus een verdubbeling. Deze forse toename is het gevolg van de afsluiting van de Herebrug en de autonome groei van het autoverkeer (socio-economische ontwikkelingen, etc.).

Als de linksafbeweging op het Julianaplein wordt opgeheven, moet het verkeer uitwijken naar andere routes. Volgens de modelberekeningen gaat het om de volgende routes:

1. ca. 2.000 mvt/etm via A7 Corpus den Hoorn - Vrijheidsplein – Martiniplaza-Paterswoldseweg – Parkweg

2. ca. 400 mvt/etm via Westelijke Ringweg – Peizerweg – Paterswoldseweg – Eeldersingel
3. ca. 300 mvt/etm via Hoendiep - Westerhaven

De verkeersdruk op de Hereweg verandert marginaal en vormt dus voor de betreffende linksafbeweging geen routealternatief naar de binnenstad. Het afsluiten van de Herebrug zal hier grotendeels debet aan zijn.

Alle drie aangegeven routes via het onderliggende wegennet zijn indirect en voeren langs een groot aantal rotondes en/of met verkeerslichten geregelde kruisingen en wegen waar ook sprake is van veel oversteekbewegingen van langzaam verkeer. Buiten de reguliere spitsperiodes neemt de rijtijd naar de binnenstad met ca. 5 à 10 minuten toe.

Vanaf A7-west wordt het centrum bewegwijzerd via de route Westelijke Ringweg – Hoendiep - Westerhaven. Deze route sluit het best aan op de functionele opbouw van het wegennet. De automobilist die bekend is of gebruik maakt van navigatiesystemen maakt veelal gebruik van de route via Martiniplaza – Parkweg.

Effecten onderliggend wegennet

De toename van het autoverkeer op de routes ‘Peizerweg’ en ‘Hoendiep’ zijn relatief gering en hebben naar verwachting geen merkbaar effect op de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid. De toename op route ‘Martiniplaza – Parkweg’ leidt naar verwachting wel tot knelpunten:

- de verkeersafwikkeling rond botrotonde Gasunie en Vrijheidsplein komt nog meer onder druk te staan. Op de zuidelijke bypass neemt de intensiteit met 15% toe;
- dit geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de Leonard Springerlaan. Deze verbinding tussen de Westelijke Ringweg en de Paterswoldseweg wordt sinds de afsluiting van de Laan van de Vrijheid (4^e tak op het Vrijheidsplein) aanzienlijk zwaarder belast. De voorziene toename tast ook de bereikbaarheid van het Martini Trade Park verder aan;
- op het traject van de Parkweg (ten westen van Emmaviaduct) heeft de toename niet alleen nadelige gevolgen voor de verkeersafwikkeling, maar ook voor de leefbaarheid (geluid, lucht, etc.), oversteekbaarheid en veiligheid. Op het betreffende wegvak neemt de verkeerintensiteit met ongeveer 20% toe, terwijl de weg destijds is gecategoriseerd als erftoegangsweg (woonstraat; snelheidsregime in hier nog 50 km/h). Een slechte verkeersafwikkeling heeft hier ook ongunstige gevolgen voor het openbaar vervoer. Tot de gereedkoming van de busbaan in het verlengde van de Koeriersterweg (ca. 2013) rijdt een groot deel van de bussen (uit westelijke richting) via de Parkweg.

De effecten van de uitvoering van de werkzaamheden ZRG 2^e fase vanaf 2015 zijn in dit stadium nog lastig in te schatten. Hoe er gebouwd wordt, met welke fasering en wat dit betekent voor het verkeer op en rond de ZRG is nog niet bekend.

Verzachtende maatregelen

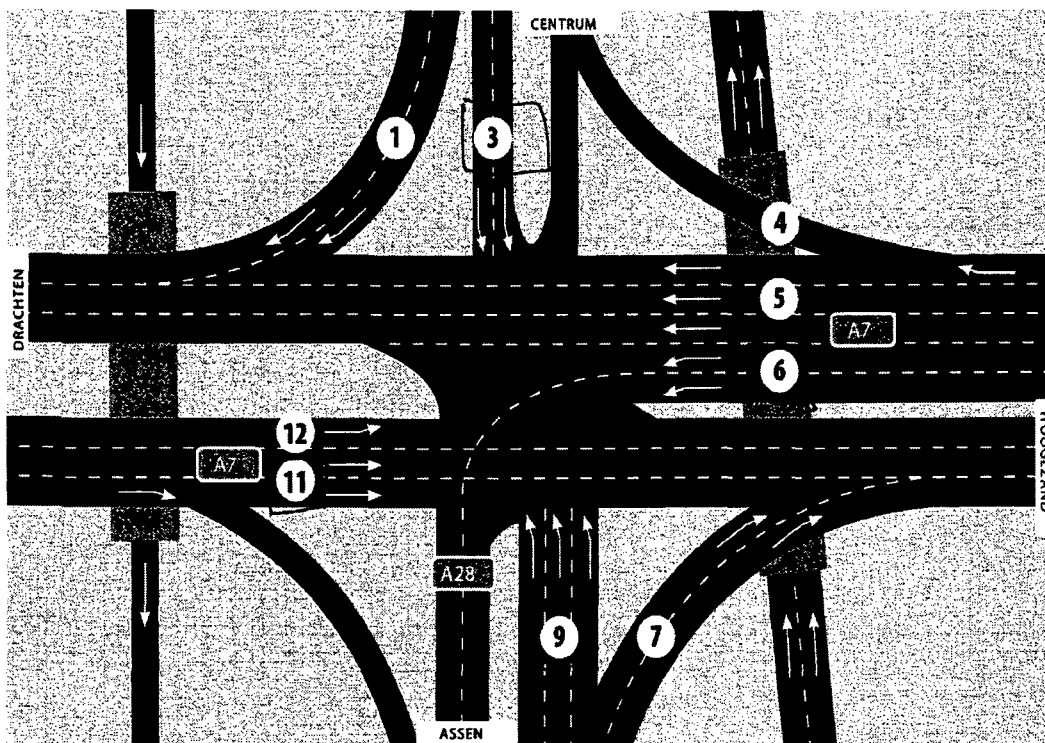
De verkeersafwikkeling op de botrotonde bij de Gasunie wordt verbeterd als het verkeer op de Laan Corpus den Hoorn vlotter kan doorstromen. Vooral op de rotonde Boerhaavelaan / Van Swietenlaan kan winst worden behaald door een bypass voor het rechtsafslaande verkeer aan te leggen richting de Van Swietenlaan. Deze maatregel biedt ook voor de lange termijn een structurele oplossing voor de Laan Corpus den Hoorn zelf, alsmede de bereikbaarheid van de aanwezige bestemmingen (Martiniziekenhuis, kantoren, etc.). Een verbeterde doorstroming op het Julianaplein heeft door de kortere terugstuwing ook gunstige gevolgen voor de verkeersafwikkeling op het Vrijheidsplein.

Op de rest van de alternatieve route zijn niet veel mogelijkheden aanwezig om verzachtende maatregelen te treffen. De aanwezige VRI's zijn redelijk up-to-date en al zoveel mogelijk geoptimaliseerd (ook voor fiets en openbaar vervoer). Meer stroomlijnen van de regelingen op de toename van het autoverkeer gaat ten kosten van fiets- en openbaar vervoerdoorstroming.

Verkeersafwikkeling Julianaplein

De Langman-maatregelen op het plein bestonden uit het aanbrengen van bypasses voor het rechtdoorgaande verkeer tussen de A28 en de binnenstad, het verruimen van de linksafbeweging richting het westen van 2 naar 3 rijstroken (ri. 9) en het terugbrengen van de linksafbeweging richting het centrum.

Na deze reconstructie blijven op de kruising 9 richtingen over die met de verkeerslichten worden geregeld. Omdat de tegenliggende linksafbewegingen niet conflictvrij van elkaar worden afgewikkeld, blijft een 4-faseregeling nodig met als maatgevende conflict: 3 – 6 – 9 – 11 (zowel in de ochtend- als avondspits). Dit conflict bepaalt de cyclustijd van de regeling en samen met de rijstrookindeling de capaciteit van de kruising.



Door richting 3 terug te brengen tot één rijstrook en het kruispuntontwerp aan te passen worden de beide linksafbewegingen (ri. 3 en 9) gelijktijdig afgewikkeld (variant C1 van het GGT), zodat richting 3 uit het maatgevende conflict verdwijnt en met een 3-faseregeling (6 – 9 – 11) kan worden volstaan. Per saldo wordt de cyclustijd hierdoor verkort met 10 à 15 seconden, waardoor de maximale capaciteit van de kruising met bijna 10% wordt vergroot.

De linksafbeweging richting de binnenstad (ri. 12) valt buiten het maatgevende conflict. Het opheffen van deze richting heeft dan ook geen directe positieve gevolgen voor de afwikkeling. Echter de vrijkomende rijstrook kan aan richting 11 worden toegevoegd, waardoor deze richting van 2 naar 3 rijstroken gaat. Gezien de beperkte lengte van dit extra voorsorteervak levert geen volwaardige 3^e rijstrook op, maar zal de afwikkelingscapaciteit op deze richting met ongeveer 20 tot 25 motorvoertuigen per cyclus toenemen. Per saldo neemt de maximale afwikkelingscapaciteit op de kruising hierdoor met 10 tot 15% toe. In één uur tijd kan hierdoor een wachtrijlengte van ongeveer 2 kilometer (verdeeld over 2 rijstroken) extra worden afgewikkeld, wat tot een substantiële afname van de filelengtes in de spitsperioden.

Door beide maatregelen te combineren (variant C2 van het GGT) neemt de capaciteit op het Julianaplein met ruim 20% toe. Ook deze extra capaciteit is niet toereikend voor een volledig filevrije afwikkeling, maar reduceert de huidige filelengtes aanzienlijk (vooral vanaf richting Drachten) en geeft bovendien meer ruimte om de verwachte verkeersgroei tot 2015 (aanvang 2^e fase ZRG) op te vangen.

Mogelijke alternatieven

Optimalisatie VRI Julianaplein

Zoals al eerder is aangegeven levert de realisatie van een conflictvrije linksafbeweging (ri. 3 en 9) bijna 10% extra capaciteit op het Julianaplein op. Deze toename heeft een duidelijk merkbaar positief effect, maar geeft bij lange na niet voldoende ruimte voor de verkeersgroei in de periode tot 2015.

Geconstateerd is dat de file vooral optreedt op de tak vanuit de richting Drachten, hoewel dit per dag sterk kan verschillen. Door middel van een dynamisch systeem met wachtrijdetectie (via aanpassen van groentijden) kan deze pijn over meerdere richtingen worden verdeeld. Bovendien kan dit een sturingsinstrument worden ingezet bij de implementatie van verkeersmanagement in de stad. Voor de capaciteit van de kruising heeft deze maatregel een marginaal effect.

Rechtsaf A7 – A28 via Groningen-zuid

Als deze rechtsafbeweging buiten het Julianaplein wordt afgewikkeld, kunnen drie rijstroken voor rechtdoor (richting 11) worden aangelegd. Hierdoor wordt een vergelijkbare of enigszins grotere capaciteitswinst geboekt en blijft de linksafbeweging richting de binnenstad gehandhaafd. De grotere capaciteit komt voort uit de grotere beschikbare lengte van het toe te voegen opstelstrook aan de rechterkant.

Nadeel is echter dat een omvangrijke verkeersstroom (ca. 11.000 mvt/dag) via het onderliggende wegennet dient te worden afgewikkeld (Laan Corpus den Hoorn), inclusief de verkeersstroom vanaf de Westelijke Ringweg naar de A28. Uit overwegingen van leefbaarheid, oversteekbaarheid, doorstroming en oriëntatie is dit onacceptabel. Bovendien wordt de bereikbaarheid van de omgeving Corpus den Hoorn (Martiniziekenhuis, etc.) ernstig aangetast.

'Binnenstadslus' via Herewegviaduct

Naar analogie van de zogenoemde 'ambtenarenlus' kan aan de overzijde onder het viaduct Hereweg een 'binnenstadslus' worden aangelegd. Deze lus vormt een rechtstreekse verbinding tussen de af- en oprit van de N7 aan de westzijde van de Hereweg en kan conflictvrij buiten de verkeerslichten worden afgehandeld (alleen uitvoegen op afrit en invoegen op inrit), mits het fiets- voetgangersverkeer buiten deze kortsluiting wordt afgewikkeld.

De teruggaande beweging naar het Julianaplein (ri. 4) heeft voldoende restcapaciteit. Deze richting maakt geen deel uit van het maatgevende conflict en heeft dus ook geen negatieve gevolgen voor de afwikkeling. Wel dient dit verkeer te wachten voor het rode licht van het rechtdoorgaande verkeer, omdat niet voldoende ruimte aanwezig is voor een volledige (rechtsaf)strook. De rechtsafbeweging zelf vindt conflictvrij buiten de regeling plaats (als de linksafbeweging richting de binnenstad is opgeheven).

Het pluspunt van deze binnenstadslus is dat een volwaardig alternatief wordt geboden voor de op te heffen linksafbeweging zonder dat allerlei knelpunten ontstaan op het onderliggende wegennet. De vertraging in rijtijd is relatief gering en levert tijdens de spitsperiodes mogelijk een winst op. Bovendien wordt de Hereweg onderschikt gemaakt aan het Emmaviaduct als invalsroute van de binnenstad en biedt tevens een oplossing bij de toekomstige afsluiting van de Herebrug. Het nadeel van de gevoelsmatige terugrijbeweging kan worden gecompenseerd met een adequate bewegwijzering richting het centrum.

Verwacht wordt dat voldoende ruimte onder het viaduct aanwezig is om deze maatregel in te passen. Nadere uitwerking is nodig om de uitvoeringskosten te kunnen bepalen.

Bereikbaarheid regio en stad

Regio

De A7 / A28 maken deel uit van (inter)nationale wegennet en zijn de dragers voor de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen zet in op versterken en profileren van de economische positie van de regio en het behouden van de gebiedskwaliteiten die de regio haar unieke karakter geeft. Dit betekent voor de ruimtelijke ontwikkeling, dat ingezet wordt op bundeling en concentratie van het wonen en het werken op de T-structuur. Om de regio bereikbaar te houden is verbetering van de weginfrastructuur, waaronder de T-structuur noodzakelijk. Het Julianaplein is het middenpunt in de T-structuur. Voor het functioneren van deze structuur en de regio is een goede doorstroming op het Julianaplein essentieel.

Stad

Het Julianaplein maakt onderdeel uit van de zuidelijke ringweg. Om de stad goed bereikbaar te houden, moet het verkeer op de ringwegen zo goed mogelijk doorstromen. Een goede doorstroming op de A7, A28 en de Zuidelijke ringweg wordt gezien als onze levensader. Dit is onderdeel van het (verkeers- en ruimtelijke) beleid dat al jaren door de stad wordt gevoerd. Daarnaast is het stedelijke hoofdwegennet verfijnd en wordt, om de binnenstad per auto bereikbaar te houden, de doorstroming bevorderd op de aanrijdroutes vanaf de ring, voor zover daartoe althans ruimte is. Het Emmaviaduct is één van de aanrijdroutes van de stad.

De, in de structuurvisie "Stad op Scherp" benoemde, dynamo's van de stad spelen een centrale rol als dragers en aanjagers van onze economie. Vijf van de zes dynamo's liggen in de zogenaamde 'Centrale zone', dat het ontwikkelgebied is voor stad en regio. Deze Centrale Zone wordt direct ontsloten door de Zuidelijke Ringweg. Het Julianaplein vormt de toegang tot de dynamo's Stationsgebied en Binnenstad. De linksafbeweging vanuit Drachten zorgt voor de een directe aansluiting vanuit deze

richting naar de twee genoemde dynamo's en is voor de bereikbaarheid hiervan dus van belang.

We proberen het autoverkeer binnen de ringwegen te beperken en – waar mogelijk – verblijfsgebieden verkeersluw in te richten om de leefbaarheid in de wijken te verbeteren. Dit is mogelijk doordat we de ringweg geheel ongelijkvloers maken en door enkele extra aansluitingen aan te leggen vanaf de dynamo's naar de ringweg.

Binnenstad

De linksaffer vanuit Drachten is in de huidige situatie vooral voor het bezoek aan de binnenstad van belang, zoals ook blijkt uit de analyse van de verkeerscijfers. Het stadshart trekt de laatste jaren gemiddeld 32 miljoen bezoekers vanuit heel het land en Noord-Duitsland. De jaarlijkse omzet bedraagt € 0,85 miljard, meer dan in de binnensteden van Den Haag of Utrecht. De ambitie is een doorgroei naar 40 miljoen bezoekers. Van belang is dat de stad goed bereikbaar blijft, vanuit alle richtingen, voor een groter publiek.

Voor het imago van de binnenstad gaat het niet alleen om de fysieke bereikbaarheid, maar ook om het gevoel van bereikbaarheid onder ondernemers en bezoekers. Voor de verbetering van dit imago en het trekken van meer de bezoekers naar de binnenstad zijn zowel de doorstroming op de zuidelijke ringweg als een directe logische route naar de binnenstad van belang.

Het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad wordt de komende jaren nog groter. Door de verbouwingen in de binnenstad, met name aan de oostzijde van de Binnenstad. Te denken aan de Damsterdiepgarage die eind 2011 klaar moet zijn, de aanleg van de tram, de bouw van het Forum, het afsluiten van de Antonius Deusinglaan en de aanleg van de Vrydemaweg. De bereikbaarheid aan de oostkant van de binnenstad komt de komende jaren onder druk te staan, waardoor juist de bereikbaarheid vanuit de westkant belangrijker wordt. De verkeersdruk aan de westkant van de binnenstad zal in die jaren toenemen.

De bereikbaarheid van de binnenstad wordt vanuit het westen verbeterd door de ontwikkeling van P+R-Hoogkerk. Groningen kent een goed functionerend en succesvol P+R-systeem. De P+R-voorzieningen zijn de 'voorkeur van de binnenstad' en vormen het binnenstadsparkeren op afstand. De planning is dat eind 2010 deze P+R-locatie gereed is. Deze P+R-voorziening moet bijdragen aan een vermindering van de druk op de zuidelijke ringweg. De bezoekers van de (binnen)stad en de forenzen wordt een alternatief geboden om de (binnen)stad te bereiken vanuit de westkant.

Bedrijventerreinen

De stad Groningen kent de sterkste recente uitbreidingen van haar werkgebied in de zuidoosthoek van de stad. Ook de komende jaren wordt speciale aandacht geven aan bedrijventerrein Zuidoost (de toplocatie binnen de Noordelijke bedrijfveconomie). De ontsluiting van deze bedrijventerreinen is sterk op de zuidelijke ringweg gericht.

Dat is de enige plek waar het Winschoterdiep is over te steken. Ook het ontwikkelperspectief van de zuidoostelijke bedrijventerreinen, de 'economische motor' van de stad, staat onder druk, als gevolg van de beperkte doorstroming op de zuidelijke ringweg. Om deze terreinen bereikbaar te houden is een goede doorstroming op de zuidelijke ringweg van belang.

Verkeersstructuur stad

Belangrijk is een heldere structuur voor de weggebruiker te creëren. Kijkend naar de huidige verkeersstructuur, met haar ringwegen en aanrijdroutes, is een linksafbeweging wenselijk, aangezien het Emmaviaduct één van de aanrijdroutes is voor de binnenstad. Ook vanuit de logica van het kruispunt is de linksafbeweging vanuit Drachten wenselijk. Indien deze beweging niet mogelijk is, is dit de enige beweging op het kruispunt die niet mogelijk is. Ook wetende dat in het BVA voor fase 2 een oplossing is opgenomen, waar alle richtingen mogelijk zijn.

De verkeersstructuur binnen de ring gaat mogelijk veranderen. Dit jaar wordt onderzoek gedaan naar een andere verkeersstructuur, het sectorensysteem. Wat dit betekent voor de aanrijdroutes en specifiek de linksaffer vanuit Drachten is nog niet te zeggen. De doorstroming op de ringwegen wordt nog belangrijker. Het gebruik van de ring zal verder toenemen, omdat het verkeer vanuit de ene sector naar de andere sector gebruik moet maken van de ringwegen.

Resumé gevolgen opheffen linksafvak

In tabel 3 worden de voor- en nadelen van het verwijderen van het linksafbeweging richting de binnenstad kort weergegeven.

Tabel 3 Consequenties verwijdering linksafvak

Plus	Min
<p>De afwikkelingscapaciteit van het Julianaplein neemt met ruim 20% toe. Dit leidt tot een aanzienlijke verbetering van de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg (A7) en de A28 met de volgende positieve effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verbetering van de autobereikbaarheid van regio en stad (minder en kortere files, zowel in lengte als in tijd) • meer bundeling van autoverkeer op gewenste hoofdwegen. Dit beperkt het gebruik van sluiproutes via het onderliggende regionale en lokale wegennet • kortere terugstuwning geeft tevens betere afwikkeling op Vrijheidsplein 	<ul style="list-style-type: none"> • verlies aan helderheid van de verkeersstructuur in de stad Groningen (ook vanuit west vormt het Emmaviaduct een belangrijke aanrijdroute) • slechtere bereikbaarheid van binnenstad en stationsomgeving vanaf invalsroute A7-west (Drachten, Leek, Roden, etc.); • ontstaan van knelpunten op alternatieve routes richting binnenstad: <ul style="list-style-type: none"> ○ afwikkeling bypass Laan Corpus den Hoorn – Vrijheidsplein komt meer onder druk te staan ○ afwikkeling rondom

<p>en Europaplein</p> <ul style="list-style-type: none"> • meer ruimte voor opvang toekomstige verkeersgroei (tot 2^e fase ZRG) • versterking imago bereikbaarheid Stad Groningen 	<p>Martiniplaza</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ afwikkeling en leefbaarheid 'woonstraat' Parkweg (tussen Paterwoldseweg en Emmaviaduct). Is tevens een belangrijke OV-route tot 2013 • door allerlei projecten (P-garage Damsterdiep, aanleg tramlijn 1 en 2, ZRG-fase2, etc.) zal meer belang worden toegekend aan de bereikbaarheid van de binnenstad vanaf de zuid- en westzijde.
---	---

Bij verwijdering van het linksafvak en het afsluiten van de Herebrug ontstaan knelpunten op de alternatieve routes. Voor deze knelpunten kunnen nagenoeg geen verzachtende maatregelen worden getroffen.

Deze nadelige effecten (na 2012/2013) zijn te voorkomen door de realisatie van een 'binnenstadslus' via de aansluiting Hereweg. Deze lus compenseert de negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad. De periode tot de aanvang van de werkzaamheden ZRG fase 2 (ca. 2015) is echter erg kort en is een hoge investering die slechts enkele jaren van nut kan zijn.