



Onderwerp Voortgang project eenrichtingsverkeer Herebrug

Steller Gerd Boerema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8998

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 6092104

Datum 01-02-2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Het project eenrichtingsverkeer Herebrug is opgenomen op uw Lange Termijn Agenda voor april 2017. Graag informeren wij u over de voortgang van het project alsmede de beoogde gefaseerde uitvoering daarvan.

Ontstaan idee knip Herebrug

De knip Herebrug is geen nieuw bedachte maatregel; het was ook opgenomen in de Regiotramplannen en had toen een veel grotere impact op de binnenstad Zuid dan de huidige beoogde maatregel. In de tramplannen zou de Herebrug voor al het gemotoriseerd worden afgesloten, waarbij bovendien een aantal straten (bijvoorbeeld de Herebinnensingel) als min of meer exclusieve fietsstraten zouden worden ingericht. Al het gemotoriseerd verkeer zou via de singels of het Gedempte Zuiderdiep de binnenstad Zuid verlaten.

In het maatregelenpakket HOV-visie horende bij de netwerkanalyse Groningen – Assen 2030 is de knip Herebrug opgenomen als maatregel ter bevordering van het busvervoer. Uw raad heeft bij de vaststelling van dit maatregelenpakket aangegeven het ontwerp voor de knip te willen bespreken. Een knip houdt in dat de Herebrug volledig voor auto's zou worden afgesloten, waardoor de bussen sneller door de verkeerslichten op de kruising Hereweg/Herebrug kunnen rijden. Bovendien zorgen auto's in de Herestraat, die staan te wachten voor de verkeerslichten op de Herebrug, ervoor dat bussen de busbaan op het Hereplein niet kunnen bereiken. Nadere studie heeft uitgewezen dat het instellen van eenrichtingsverkeer voor auto's op de Herebrug nagenoeg even effectief is – en overigens ook ten goede komt aan de doorstroming van auto- en fietsverkeer. Het was de bedoeling om deze maatregel eind 2015/begin 2016 gereed te hebben. Vanwege de sterke verwevenheid van deze maatregel met de binnenstadsvisie hebben we dit project nog niet gerealiseerd.

In het raadsvoorstel 'bestemming Binnenstad: bussen over west' en dan in het bijzonder de robuustheidsanalyse doorstroming Eeldersingel/Stationsweg, dat besproken is in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 22 juni 2016, komt naar voren dat het instellen van eenrichtingsverkeer op de Herebrug een positief effect heeft op de doorstroming van de bussen die vanaf de Herestraat richting het Hoofdstation en v.v. rijden. Voor de bussen die uit het westen rechtstreeks richting het Hoofdstation rijden heeft het eenrichtingsverkeer Herebrug geen substantieel doorstromingseffect.

De denkrichting voor het instellen van eenrichtingsverkeer op de Herebrug is op 3 november 2016 tijdens een inloopbijeenkomst aan omwonenden/belanghebbenden toegelicht. Zo'n 150 personen hebben van deze gelegenheid gebruik gemaakt. Uit de binnengekomen reacties valt op te maken dat er draagvlak is om de parkeergarages Haddingestraat, Pathé en Centrum Museum te gaan ontsluiten op het Zuiderdiep, om vervolgens via de Emmabrug de stad te verlaten. Deze auto's kunnen dan de stad niet meer via de Herebrug verlaten, waardoor het hier rustiger wordt. Het reactierapport van deze inloopbijeenkomst is opgenomen in de bijlage.

Voor het instellen van het eenrichtingsverkeer (rijrichting stad uit komt te vervallen) op de Herebrug en het maken van een doorsteek op de Heresingel richting de Oosterbrug is minder draagvlak. Met deze doorsteek kunnen auto's vanaf de Heresingel rechtsaf richting de Oosterbrug. Bewoners langs de singels hebben zorgen over extra verkeer dat hier dan langs zou rijden en welke effecten dit heeft voor hun leefomgeving. Daarnaast adviseren bewoners om te wachten met het instellen van het eenrichtingsverkeer tot dat duidelijk is welke effecten de Aanpak Ring Zuid (ARZ) heeft op onder meer de Stationsweg. Ook een gefaseerde uitvoering (eerst de parkeergarages ontsluiten op het Zuiderdiep) komt veelvuldig naar voren. Deze veel genoemde gefaseerde uitvoering spreekt ons college aan. Immers het merendeel van het verkeer dat afkomstig is uit de eerder genoemde parkeergarages verlaat nu via de Herebrug de stad. Vervolgens kunnen we monitoren wat het effect van deze maatregel zal zijn. Een nulmeting is reeds uitgevoerd.

De parkeergarage Centrum (Haddingestraat) heeft de grootste verkeersaantrekkende gevolgen, de garage met 340 parkeerplaatsen trekt zo'n 1000 voertuigbewegingen per dag. Een groot gedeelte van de auto's rijdt nu via de Kleine Raamstraat richting de Herebrug, terwijl het merendeel van het verkeer via het Emmaplein de parkeergarage bereikt. De parkeergarage Pathe zorgt in het weekend voor 300 voertuigbewegingen per dag, op werkdagen is dat veel minder. Het gebruik van de parkeergarage Pathe is met name in de avonduren, waardoor deze garage minder invloed heeft op de kruispunten Emmabrug en Herebrug. De betreffende kruispunten zijn met name in de spits erg druk. Niettemin beginnen we met het ontsluiten van deze twee parkeergarages op het Zuiderdiep.

Het Zuiderdiep, Emmaplein en Stationsstraat wordt dan weliswaar drukker door deze auto's, maar gezien het verkeer afwikkelen vermogen van deze wegen verwachten we hier geen doorstromingsprobleem. Het aantal auto's neemt hier naar verwachting toe van circa 3.200 naar 4000. In de Ruitersstraat en Herepoortenmolendrift komen er zo'n 100 extra auto's bij. Voor de Kleine Raamstraat is het effect neutraal, de auto's die nu uit de parkeergarage Centrum (Haddingestraat) komen worden 'vervangen' door auto's uit de parkeergarage Museum Centrum.

Met relatief kleine maatregelen (omdraaien rijrichtingen, plaatsing borden en plaatsen van een obstakel in de Kleine Raamstraat) kunnen de parkeergarages worden ontsloten op het Zuiderdiep. Daarnaast zijn er kleine aanpassingen aan de verkeerslichten op de kruising Emmaplein/Stationsweg nodig. Bij deze aanpassingen/maatregelen hebben we rekening gehouden met de effecten van het project 'bussen over west'. Een kaart met daarop de maatregelen voor de ontsluiting van parkeergarages Centrum (Haddingestraat) en Pathe is in de bijlage opgenomen.

Bij een positief effect op de verkeersdoorstroming kunnen we stap 2 nemen; het ontsluiten van de parkeergarage Centrum Museum op het Zuiderdiep. De parkeergarage Museum Centrum is goed voor zo'n 700 voertuigbewegingen per werkdag. Parkeergarage Museum Centrum wordt gedurende de gehele dag gebruikt en heeft daarmee meer invloed op het kruispunt Herebrug. Bijna alle auto's verlaten de stad nu via de Herebrug. Met het ontsluiten van deze parkeergarage op het Zuiderdiep verwachten we dat het merendeel van de gebruikers via het Emmaplein de stad zal verlaten.

Verbetering doorstroming Stationsweg

In opdracht van Groningen Bereikbaar gaan we parallel aan de voorgaande benoemde maatregelen onderzoeken welke andere maatregelen (naast het instellen van eenrichtingsverkeer op de Herebrug) een bijdrage kunnen leveren aan de doorstroming van onder meer de Stationsweg tijdens ARZ. In dit onderzoek worden ook de milieueffecten van alle maatregelen betrokken. Wij zullen u informeren over de uitkomsten van dit onderzoek. Aan de hand van dit onderzoek zal ook een nieuwe inloopbijeenkomst worden georganiseerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

contactnummer	reactie op eenrichtingsverkeer Herebrug 3 november 2016	antwoord
1.	Voor bussen is de doorstroming nu al redelijk optimaal. Alleen komt het soms voor dat bussen worden gehinderd doordat het Hereplein compleet vol staat met auto's waardoor de bussen de busbaan niet kunnen bereiken. Dit wordt veroorzaakt door slecht optrekkende auto's waardoor er onvoldoende auto's door de verkeerslichten kunnen rijden. Daarnaast het zebrapad dat het Hereplein kruist voor vertraging bij de auto's. Kan het zebrapad niet worden voorzien van een verkeerslicht waardoor voetgangers de auto doorstroming niet meer blokkeren?	Uit de praktijk blijkt dat de doorstroming van de bussen niet optimaal is. Zoals u aangeeft blijven bussen 'hangen' achter auto's in de Herestraat. Het kruispunt Hereplein/Stationsweg is zwaar belast. Met name auto's die via het Hereplein stad 'uit' rijden zorgen in de verkeersregeling (stoplichten) voor veel tijdsverlies. Verplaatsing van deze auto's naar met name het Emmaviaduct zorgt voor verlichting. Mede omdat op het Emmaplein veel minder bussen rijden. Het zebrapad zorgt inderdaad ook voor oponthoud. Het toevoegen van een extra verkeerslicht bij een zebrapad heeft een averechts effect op de doorstroming. Immers iedere modaliteit krijgt zijn eigen groen tijd. Daarnaast zou een dergelijk verkeerslicht ook gekoppeld moeten worden aan de verkeerslichten op de kruising Hereplein/Stationsweg. Deze verkeerslichten zijn vervolgens ook weer gekoppeld aan de andere verkeerslichten op de Stationsweg. Het aanbrengen van een verkeerslicht kan hierdoor leiden tot files op de Stationsweg.
	De auto's die niet meer via de Herebrug de stad verlaten komen toch weer bij hetzelfde kruispunt uit, omdat ze dan via de Oosterbrug weer bij het kruispunt Herebrug/Stationsweg uitkomen. Hierdoor is er geen positief doorstromingseffect voor de bussen. Daarnaast worden uitrukkende politie auto's belemmerd.	We verwachten dat het merendeel van de automobilisten (70%) via het Zuiderdiep/Stationstraat en het Emmaplein de stad zal verlaten. Dit verkeer heeft de A7/A28 als reisdoel. Deze auto's komen dan ook niet weer bij hetzelfde kruispunt Stationsweg terecht. We schatten in dat slechts 15% van het verkeer via de Oosterbrug de binnenstad zuid zal verlaten. Een deel hiervan zal vervolgens richting de Europaweg rijden. De overige 15% zal via het Kattendiep de stad verlaten. Het gaat hierbij met name om vrachtverkeer. Om voorgaande redenen verwachten we dat er weldegelijk tijds winst op het kruispunt Stationsweg/Hereplein te behalen valt voor het busverkeer. Voor auto's is deze maatregel tijdsneutraal, omdat er ook doorstromingsmaatregelen op het kruispunt Emmaplein/Stationsweg worden genomen. De politie kan nog steeds adequaat uitrukken.
	Er is veel fietsverkeer die via de Herebrug richting de binnenstad rijdt. We schatten dat het merendeel halfrond gaat (richting Herestraat). Als de Heresingel de ontsluiting wordt ontstaan er 2 plaatsen waar kruisende bewegingen tussen fietsers en auto's. Het gaat hierbij om auto's die op het Hereplein rechtsaf richting Oosterbrug rijden en auto's vanaf de Heresingel richting het Hereplein rijden.	Er ontstaan inderdaad (meer) kruisende bewegingen tussen auto's en fietsers. Gelet op het relatief lage aantal auto's (500 per dag extra) verwachten we niet dat dit tot veiligheidsproblemen leidt.
	De parkeerplaatsen langs de Heresingel zorgen voor een smal wegprofiel waardoor auto's fietsers niet of nauwelijks inhalen. Dit belemmert de doorstroming	Gelet op het lage aantal auto's per dag (500 auto's extra) dat via de Heresingel de stad zal verlaten verwachten we niet dat dit tot doorstromingsproblemen gaan leiden. Het profiel is overigens breed genoeg om fietsers in te halen.
	Voor grote trucks is het lastig om de Heresingel als nieuwe route te gebruiken ivm het smalle profiel en scherpe bochten.	De beoogde nieuwe route langs de Heresingel is inderdaad niet geschikt voor grote trucks. Deze trucks dienen de stad via het Kattendiep of het Emmaplein de stad te verlaten. Zij mogen tijdens de venstertijden ook het gehele Zuiderdiep als logistieke route gebruiken.
	De meeste auto's die straks moeten omrijden via de Oosterbrug richting Stationsweg maken meer kilometers. Dit is slecht voor het milieu.	We verwachten dat het merendeel van de automobilisten (70%) via het Zuiderdiep/Stationstraat en het Emmaplein de stad zal verlaten. Dit verkeer heeft de A7/A28 als reisdoel. Deze auto's rijden nauwelijks meer meters. Daarnaast is ook de huidige filevorming niet goed voor het milieu en blijven de maatregelen binnen de milieunormen.
	Voor bewoners Heresingel levert dit extra verkeerslawaaai en uitstoot van schadelijke stoffen op.	Extra verkeer op de Heresingel leidt inderdaad tot meer verkeerslawaaai en uitstoot. Maar het extra verkeer leidt op de Heresingel niet tot overschrijding van de milieunormen.
	Het extra autoverkeer op de Heresingel doet afbreuk aan de rustige en monumentale singel karakter.	Gelet op het lage aantal auto's per dag dat via de Heresingel de stad zal verlaten verwachten we niet dat het rustige en monumentale karakter van de singel substantieel verandert.
	De maatregelen kosten veel geld die beter elders bij de echte knelpunten kunnen worden ingezet.	In onze ogen pakken we met deze beschikbaar gestelde middelen juist de knelpunten aan.
	zie contact 1. + Aandacht verdient ook wat zal gaan gebeuren in de Herebinnensingel. Het verkeer dat de stad uit wil zal, ter vermijding van de Heresingel, vaker dan nu al het geval is de route van de Herebinnensingel kiezen. Dat lijkt voor die onoverzichtelijke woonstraat zeer schadelijk. Belangrijk is dat die verkeersstroom, die de stad via de Oosterbrug zal willen verlaten, de verkeersstroom komende vanaf de Heresingel zal kruisen wat, gelet op de beperkte verkeerscapaciteit van de Oosterbrug en het daarna volgende kruispunt, tot veel problemen aanleiding zal geven.	Eventueel extra verkeer op de Herebinnensingel hangt vooral samen met de beoogde rechtaffer op de Heresingel richting de Oosterbrug. Indien gekozen wordt om deze rechtaffer niet te realiseren zal het verkeer op de Herebinnensingel (500 extra auto's per dag) meer toenemen. Immers voor auto's is dit dan de meest voor de hand liggende optie.
	zie contact 1.	zie bovenstaande beantwoording
	zie contact 1.	zie bovenstaande beantwoording
	zie contact 1.	zie bovenstaande beantwoording
	zie contact 1.	zie bovenstaande beantwoording
	zie contact 1.	zie bovenstaande beantwoording
	zie contact 1.	zie bovenstaande beantwoording
2.	De veranderende rijrichting rondom parkeergarage Museum en Pathe zorgt er voor dat kruispunt Zuiderdiep/Pelsterstraat worden overbelast. Daarnaast is het gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Idee. Leidt verkeer uit beide parkeergarages via de Ruitersstraat naar het Zuiderdiep.	De veranderde rijrichting rondom de parkeergarages Pathe en Museum zorgt er inderdaad voor dat het kruispunt Zuiderdiep/Pelsterstraat zwaarder wordt belast. We zijn echter van mening dat het kruispunt deze toename van het verkeer wel aan kan. Wel zijn aanpassingen nodig. Parkeergarage Pathe gaan we, zoals u voorstelt, via de Ruitersstraat ontsluiten.
	Wacht met de maatregelen tot na Aanpak Ring Zuid. Dat valt ook te beoordelen hoeveel minder verkeer er op de Hereweg zit.	We denken er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren, waarbij we eerst het verkeer vanaf de parkeergarages richting het Zuiderdiep gaan leiden. Daarnaast betrekken we bij het vervolg ook de effecten die Aanpak Ring Zuid (ARZ) heeft voor het gebied. Dit nadere onderzoek is nu mogelijk omdat de fasering van ARZ bekend is. Het eenrichtingsverkeer op de Herebrug is mogelijk ook nodig om de doorstroming van de Stationsweg tijdens ARZ te verbeteren.
	De Heresingel naar de Oosterstraat openzetten is in strijd met het rustige karakter van de Heresingel.	Gelet op het lage aantal auto's per dag (500 auto's per dag extra) dat via de Heresingel de stad zal verlaten verwachten we niet het rustige karakter van de singel substantieel verandert.

3.	Als het aantal bussen gelijk blijft op het Hereplein dan blijft ons gebouw trillen doordat bussen te snel over de drempels rijden. Kunt u iets aan de drempels doen?	We gaan onderzoeken op welke wijze we deze overgang kunnen verbeteren.
4.	Vanaf de Hereweg zijn er twee rijbanen voor rechtdoor terwijl aan de andere kant maar één rijbaan op de brug is. Kan er een rijbaan bij op het Herewegviaduct?	Op het Hereweg(spoor) viaduct is helaas geen ruimte voor extra rijbaan. Dit lukt alleen als gekozen wordt om bijvoorbeeld de fietsstroken te verwijderen. Dat lijkt ons niet gewenst.
5.	Wacht met de maatregelen tot na Aanpak Ring Zuid. Dat valt ook te beoordelen hoeveel minder verkeer er op de Hereweg zit en zou het logischer zijn om de rijrichting om te draaien. Dus stad uit via de Herebrug. Dan houdt je 3 uitwegen vanuit de binnenstad zuid.	We denken er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren, waarbij we eerst het verkeer vanaf de parkeergarages richting het Zuiderdiep gaan leiden. Daarnaast betrekken we bij het vervolg ook de effecten die Aanpak Ring Zuid (ARZ) heeft voor het gebied. Dit nadere onderzoek is nu mogelijk omdat de fasering van ARZ bekend is. Het eenrichtingsverkeer op de Herebrug is mogelijk ook nodig om de doorstroming van de Stationsweg tijdens ARZ te verbeteren.
	Zorg er voor dat auto's komende uit de parkeergarages zo snel mogelijk op het Zuiderdiep komt. Dat geeft al voor lucht. Deze maatregel kun je nu al treffen.	We nemen uw suggestie over.
6.	Alleen auto's uit de parkeergarages richting het Zuiderdiep brengen zodat ze snel de stad kunnen verlaten.	We nemen uw suggestie over.
7.	Alleen auto's uit de parkeergarages richting het Zuiderdiep brengen zodat ze snel de stad kunnen verlaten. Hierdoor zijn de andere maatregelen niet nodig.	We nemen uw suggestie over.
	Aandachtspunt. Voorkom dat auto's via de doorsteek Oosterstraat kunnen doorsteken naar de Radesingel. Dit kan o.a. door omdraaien van de rijrichting op de Radesingel.	We delen uw mening dat het ongewenst is om verkeer via de doorsteek Oosterstraat (Heresingel) naar de Radesingel te leiden. Dit leidt tot ongewenst sluipverkeer. Het verkeersontwerp dient dusdanig te zijn, dat dit sluipverkeer onmogelijk is.
8.	Maatregelen gefaseerd uitvoeren. Eerst verkeer parkeergarages op het Zuiderdiep ontsluiten en vervolgens bekijken of dat al voldoende is.	We denken er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren. Hierbij denken we inderdaad aan eerst het verkeer dat afkomstig is uit de parkeergarages naar het Zuiderdiep te leiden. We zullen monitoren welke effecten dit heeft op de verkeersdoorstroming. Daarnaast bekijken we ook nog kritisch naar de effecten van ARZ op de Hereweg en Stationsweg.
	Voorstel: stuk Coehoorsingel waar in 2 richtingen gereden kan worden het straat parkeren verwijderen.	Uw suggestie betrekken we bij de verdere uitwerking van de plannen.
9.	Herebrug is 2 richtingen voor auto's open houden. Parkeergarage via (busbaan) Zuiderdiep richting het Emmaviaduct leiden	We denken er inderdaad aan om de auto's via de (voormalige) busbaan Zuiderdiep richting het Emmaviaduct te leiden. Vooralsnog denken we er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren.
	Geen rechtsaffer (doorsteek) maken op de Heresingel richting de Oosterweg. Slecht voor verkeersveiligheid en milieu.	We zijn van mening dat het toevoegen van een rechtsaffer verkeersveilig kan worden gerealiseerd. Daarnaast zorgt het extra verkeer niet tot overschrijding van de milieunormen.
10.	Wanneer wordt het plan besproken in de gemeenteraad?	De gemeenteraad wordt in januari geïnformeerd over de voorgestelde gefaseerde uitvoering, waarbij we eerst alleen de parkeergarage op het Zuiderdiep gaan ontsluiten. Het is aan de gemeenteraad zelf of deze informatie aanleiding is om de maatregelen te bespreken in de gemeenteraad.
11.	Verkeersdruk wordt veroorzaakt door auto's komende vanaf de parkeergarages, leidt dit verkeer via het Zuiderdiep richting het Emmaviaduct	We delen uw mening dat het merendeel van de verkeersdruk wordt veroorzaakt door verkeer dat afkomstig is uit de parkeergarages. Om deze reden stellen we ook voor om dit verkeer richting het Zuiderdiep te leiden.
	Eenrichtingsverkeer benadeeld de bewoners aanzienlijk	We delen niet uw mening dat eenrichtingsverkeer de bewoners benadeeld. Ontsluiting via het Emmaplein of de Oosterbrug is naar onze mening een goed alternatief.
	Voorkom sluipverkeer via Coehoorsingel richting Rademarkt	De Coehoorsingel is op dit moment al een verbinding richting de (parkeergarage) Rademarkt. We verwachten niet dat het instellen van eenrichtingsverkeer op de Herebrug hierin substantiele wijzigingen veroorzaakt.
12.	Belangrijke wijziging Emmaplein. Tijdelijk busbaan weer open gooien voor auto' om doorgaande verkeer richting Emmaviaduct te bevorderen.	Hoewel het aantal bussen op het Emmaplein substantieel minder is dan op de Hereplein, rijden hier nog wel bussen. Dit aantal bussen neemt vanwege het besluit 'bussen over west' toe. Bussen die nu nog rijden via de A-straat/Munnekeholm rijden straks via de Eeldersingel/Emmaplein naar het Zuiderdiep. Om deze reden willen we de busbaan niet openstellen voor auto verkeer. Wel treffen we doorstromingsmaatregelen op de kruising Emmaplein/Stationsweg waardoor auto's beter kunnen doorrijden.
13.	Rijrichting omdraaien tussen Herestraat en Kleine Raamstraat. Heeft geen last van auto's meer op de Herestraat.	We betrekken uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
	Parkeergarages ontsluiten op het Zuiderdiep waardoor eenrichtingsverkeer op de Herebrug niet nodig is.	We denken er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren, waarbij we eerst het verkeer vanaf de parkeergarages richting het Zuiderdiep gaan leiden. Daarnaast betrekken we bij het vervolg ook de effecten die Aanpak Ring Zuid (ARZ) heeft voor het gebied. Dit nadere onderzoek is nu mogelijk omdat de fasering van ARZ bekend is. Het eenrichtingsverkeer op de Herebrug is mogelijk ook nodig om de doorstroming van de Stationsweg tijdens ARZ te verbeteren.
14.	Onlogische oplossing ten koste van bewoners. Proberen worden veroorzaakt door verkeer dat vanaf de parkeergarages komt. Ontsluit deze parkeergarage op het Zuiderdiep. Dan zijn andere aanpassingen niet meer nodig.	Zie voorgaand antwoord.
15.	Rechtaffer Heresingel doet afbreuk aan rustige singels. Daarnaast zorgt die voor onveilige situaties met fietsers.	We zijn van mening dat het toevoegen van een rechtsaffer verkeersveilig kan worden gerealiseerd. Gelet op het extra aantal auto's vinden we niet dat dit afbreuk doet aan het rustige karakter van de Heresingel.
	Zuiderdiep is nu gevaarlijk voor fietsers door onduidelijkheid. Dit plan zorgt voor meer onduidelijkheid	Het plan zorgt voor meer auto's vanaf de parkeergarages naar het Zuiderdiep. Bij de nadere uitwerking daarvan zal nadrukkelijk worden gekeken op welke wijze deze auto's veilig de fietspaden kunnen kruisen.
	Wachtend verkeer Herebrug wordt nu verplaatst, naar punten die al druk zijn. Voorstel eerst meer onderzoek doen waardoor duidelijker wordt wat verkeersbelasting op deze punten wordt.	Het merendeel van het verkeer zal verplaatsen richting het Emmaplein. Met doorstromingsmaatregelen wordt er voor gezorgd dat autoverkeer sneller de stad kan verlaten. Niettemin gaan we dit nog nader onderzoeken, ook in relatie met de effecten van ARZ. Het eenrichtingsverkeer op de Herebrug is mogelijk ook nodig om de doorstroming van de Stationsweg tijdens ARZ te verbeteren.

16.	Beoogde maatregelen alleen goed voor de bus, maar creëert bewonersproblemen. Graag oplossing onderbouwen met cijfers van metingen. Niet alleen op bruggen, maar ook al rijstromen vanaf parkeergarages en singels in zuidelijke deel van de binnenstad	De beoogde maatregelen zijn naast positief voor de bus ook positief voor de fiets. Voor het autoverkeer zijn de maatregelen neutraal. We delen niet uw mening dat dit bewonersproblemen veroorzaakt. De afgelopen periodes zijn ook de verkeersbewegingen op andere punten dan de bruggen geteld. Deze cijfers zijn input voor de verdere uitwerking van de maatregelen.
	Gefaseerde uitvoering waarbij eerst parkeergarage centrum (Haddingestraat) op Zuiderdiep wordt ontsloten en vervolgens de overige garages.	We denken er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren. Hierbij denken we inderdaad aan eerst het verkeer dat afkomstig is uit de parkeergarages naar het Zuiderdiep te leiden, waarbij we beginnen met de parkeergarage Haddingestraat. We zullen monitoren welke effecten dit heeft op de verkeersdoorstroming. Daarnaast kijken we ook nog kritisch na de effecten van ARZ op de Hereweg en Stationsweg.
	Verder het effect van verplaatsing busstation naar zuidzijde Hoofdstation afwachten	De verplaatsing van het busstation zorgt niet voor vermindering van het aantal bussen op de kruising Hereplein/Stationsweg. Alleen de route naar dit kruispunt wijzigt. De bussen komen tussen het Hunzehuys en het Gasterra gebouw op de Stationsweg. Wel zorgt de verplaatsing van het busstation voor lucht op het overige gedeelte van de Stationsweg.
	Eventueel Herebrug bestemmingsverkeer open houden	We betrekking uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
	Rijrichting omdraaien tussen Herestraat en Kleine Raamstraat. De bussen hebben dan van auto's op de Herestraat geen last meer.	We betrekking uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
	Aanpassing rijroute parkeergarage richting Zuiderdiep is goed idee	We willen inderdaad het verkeer afkomstig uit de parkeergarage zoveel mogelijk richting het Zuiderdiep leiden.
17.	De extra verkeersbelasting op de Heresingel vinden we jammer. De grote aantrekkelijkheid van de singel wordt hierdoor minder. We zien de voordelen het eenrichtingsverkeer niet opwegen tegen de nadelen.	Gelet op het extra aantal auto's op de Heresingel delen we niet uw mening dat de aantrekkelijkheid van de singel hierdoor substantieel wijzigt. Naar onze mening heeft het instellen van eenrichtingsverkeer meer voordelen dan nadelen.
18.	Tijdswinst is verwaarloosbaar. Wachten met uitvoering tot ARZ klaar is. Huidige probleem wordt met beoogde maatregel niet opgelost. Plan alleen gunstig voor bussen. Wees zuinig op de singels	Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Herebrug zorgt er voor dat de rijtijd tussen het busstation en het Zuiderdiep zo'n 25% sneller wordt. Daarnaast wordt de dienstregeling betrouwbaarder omdat er minder verstoringen vanwege auto's zijn. Het plan is inderdaad gunstig voor de bus (en de fiets).
19.	Als gekozen wordt voor het verkeer richting het Emmaplein te leiden zorg er dan voor dat de busbaan over het Emmaplein dan wordt ingericht voor auto's waardoor het verkeer sneller doorstroomt.	Hoewel het aantal bussen op het Emmaplein substantieel minder is dan op de Hereplein, rijden hier nog wel bussen. Dit aantal bussen neemt vanwege het besluit 'bussen over west' toe. Bussen die nu nog rijden via de A-straat/Munnekeholm rijden straks via de Eeldersingel/Emmaplein naar het Zuiderdiep. Om deze reden willen we de busbaan niet opstellen voor auto verkeer. Wel treffen we doorstromingsmaatregelen op de kruising Emmaplein/Stationsweg waardoor auto's beter kunnen rijden.
20.	Eenrichtingsverkeer is geen goed idee. Zorgt voor meer verkeer op de singels. Kruispunt bij de Radesingel (doorsteek) wordt een nieuw knelpunt. Auto's kunnen naar rechts, fietsers recht door en politie komt bij noodgevallen vast te staan.	Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Herebrug leidt inderdaad tot een toename van het aantal voertuigen op de singels. Het gaat hierbij om zo'n 500 extra auto's per dag. We delen uw mening dat de doorsteek Heresingel goed moet worden ontworpen, waarbij rekening wordt gehouden met de beoogde verkeersstromen. Gelet op het aantal extra auto's verwachten we niet dat de politie niet adequaat zou kunnen uitrukken.
	Parkeergarages Pathe en Zuid (Museum) zijn niet meer te bereiken	De bereikbaarheid van de parkeergarages wordt niet minder. Ze blijven bereikbaar. Wel wordt de route vanaf de parkeergarages stad uit anders.
	Dit is ontmoedigingsbeleid om naar de stad te komen	Deze mening delen we niet. De binnenstad blijft bereikbaar alleen wordt de route daar naar toe anders.
	Vanwege bussen van de Grote Markt en verplaatsing busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation komen er minder bussen op het Hereplein	Het aantal bussen zal ongeacht de verplaatsing van het busstation en bussen van de Grote Markt op het Hereplein niet anders worden. De verplaatsing van het busstation zorgt niet voor vermindering van het aantal bussen op de kruising Hereplein/Stationsweg. Alleen de route naar dit kruispunt wijzigt. De bussen komen tussen het Hunzehuys en het Gasterra gebouw op de Stationsweg. Wel zorgt de verplaatsing van het busstation voor lucht op het overige deel van de Stationsweg. De bussen die nu nog over de Grote Markt rijden gaan straks via het Kattendiep. Voor auto's is de maatregelen op netwerkniveau tijdsneutraal.
	Voorstel: ontsluit parkeergarages Museum/Haddingestraat en Pathe op het Zuiderdiep en kijk of dit werkt.	We denken er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren. Hierbij denken we er inderdaad aan eerst het verkeer dat afkomstig is uit de parkeergarages naar het Zuiderdiep te leiden. We zullen monitoren welke effecten dit heeft op de verkeersdoorstroming. Daarnaast kijken we ook nog kritisch na de effecten van ARZ op de Hereweg en Stationsweg. Mogelijk is het eenrichtingsverkeer ook nodig om de doorstroming van de Stationsweg tijdens ARZ te verbeteren.
21.	Dit plan gaat ten koste van woongenot bewoners van de singels. Als het al nodig is, waarom dan niet een keerlus in de Ubbo Emmiusingel voor het Hereplein. Een veilige oversteek bij de Werkmanbrug kan gecreeërd worden dmv brede zebra en voorrang voor fietsverkeer. Aantallen zullen zeer gering zijn bij deze wijziging. Grootste probleem van de singel bewoners is het verkeersinfarct op de Oosterbrug, Zuiderpark en Stationsweg. Dit plan verergert dat.	Gelet op het extra aantal auto's op de singels delen we niet uw mening dat de aantrekkelijkheid van de singel hierdoor substantieel wijzigt. Het maken van een keerlus op de Ubbo Emmiusingel zorgt mogelijk voor sluipverkeer. Daarnaast kruist het de drukke fiets/looproute van de Werkmanbrug naar de binnenstad. Om deze reden zien we geen aanleiding voor een keerlus. Het merendeel van het om te leiden verkeer zal via het Emmaplein/viaduct de stad verlaten. We verwachten dat slecht 15% van het verkeer dat vanwege het eenrichtingsverkeer een andere route zal nemen via de Oosterbrug de stad zal verlaten. Slechts een beperkt deel van dat verkeer zal richting de Stationsweg rijden. Om deze reden verwachten we niet dat de verkeerproblematiek bij het Zuiderpark groter zal worden.
	Plan rondom parkeergarages is ok en is logisch.	We willen inderdaad het verkeer afkomstig uit de parkeergarage zoveel mogelijk richting het Zuiderdiep leiden.
22.	Ik maak me zorgen over kruispunt Verlengde Oosterstraat/Radesingel/Heresingel. Indien Heresingel een rechtsaffer krijgt wordt het hier nog drukker & gevaarlijker. Er wordt hier zeker niet 30km/h gereden. Graag aandacht voor de verkeersveiligheid op dit punt	We delen uw zorgen. De rechtsaffer zal met de grootste zorg moeten worden ontworpen om conflicten tussen fiets en auto's te voorkomen. Veiligheid is een zeer belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp.
23.	Bij rechtsaffer op de Heresingel gaan auto's niet rechtsaf maar rechtdoor. Met name auto's richting het UMCG. Oplossing rijrichting Radesingel en Winschoterdiep omdraaien + linkaf de Rademarkt op verbieden. (was vroeger ook zo)	We delen uw zorgen. De rechtsaffer zal met de grootste zorg moeten worden ontworpen om conflicten tussen fiets en auto's te voorkomen. Veiligheid is een zeer belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp. We betrekken uw suggestie over de rijrichting in de verdere planvorming.

	Oosterbrug wordt bij deze maatregel een bottleneck wat het nu ook al is.	We verwachten dat het merendeel van de automobilisten (70%) via het Zuiderdiep/Stationstraat en het Emmaplein de stad zal verlaten. Dit verkeer heeft ook de A7/A28 als reisdoel. Deze auto's kan dan ook niet weer bij hetzelfde kruispunt Stationsweg terecht. We schatten in dat slechts 15% van het verkeer via de Oosterbrug de binnenstad zuid zal verlaten. Een deel hiervan zal vervolgens richting de Europaweg rijden. De overige 15% zal via het Kattendiep de stad verlaten. Het gaat hierbij met name om vrachtverkeer. Om voorgaande redenen verwachten we dat er weldegelijk tijds winst op het kruispunt Stationsweg/Hereplein te behalen valt voor het busverkeer. Voor auto's is deze maatregel tijdsneutraal, omdat er ook doorstromingsmaatregelen op het kruispunt Emmaplein/Stationsweg worden genomen.
24.	Ontsluiting parkeergarages via Zuiderdiep naar Emmaviaduct is een goed idee, maar houdt de Heresingel gesloten. Verkeer dat zuidoost moet via de Herebinnensingel leiden.	We willen inderdaad het verkeer afkomstig uit de parkeergarages zoveel mogelijk richting het Zuiderdiep leiden. We betrekken uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
	Draai de inrijrichting parkeergarage Museum om en maak Coehoorsingel op deel wat nu 2 richtingen is eenrichting. Met uitzondering deel dat leidt naar de buurtstalling. Verkeer kan parkeergarages via Ruitersstraat naar binnen en via Raamstraat richting het Zuiderdiep.	We betrekken uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
25.	A. Rijrichting Coehoorsingel tussen Phebenstraat en Herestraat (west naar oost) in stand houden. Bij omdraaien rijrichting (oost naar west) rijdt verkeer stad-uit via Phebenstraat en Ubbo Emmiusingel richting Oosterbrug. Vanuit Coehoorsingel, bij Herestraat alleen oversteken naar Herebinnensingel mogelijk maken	We betrekken uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
	B. Ruitersstraat tussen Coehoorsingel en Herepoortenmolendriefft afsluiten voor doorgaand verkeer (stukje voetgangersgebied, paaltjes oid). Voordeel:Bestemmingsverkeer via Herebrug voor Museum- en Bioscoopgarage wordt onmogelijk; moet ALTIJD via Emmaplein.Druk op stuk Coehoorsingel tussen Ruitersstraat en Kleine Raamstraat/Phebenstraat wordt een stuk minder. Dit stuk is te smal voor de huidige hoeveelheid twee richtingen verkeer.Tegen het verkeer in rijden vanuit Ruitersstraat richting Zuiderdiep wordt onmogelijk (huidige rijrichtingbeperking in de hele Ruitersstraat tussen Zuiderdiep en Coehoorsingel is sowieso een wassen neus).	In de eerste fasering van de uitvoering eenrichtingsverkeer gaan we inderdaad uit van uw suggestie.
	Coehoorsingel: inrijden buurtstalling legaal maken vanaf de kruising met de Ruitersstraat (het inrijverbod een meter of 10 opschuiven).	We betrekken uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
	Van Phebenstraat richting Coehoorsingel een uitrit maken, en daarmee veel bijna-aanrijdingen voorkomen	We betrekken uw suggestie bij de verdere uitwerking van de plannen.
	Als B onmogelijk is dan parkeerplekken in gedeelte Coehoorsingel tussen Ruitersstraat en Kleine Raamstraat weghalen, of dit weggedeelte een halve meter breder maken	Doordat we uitgaan van mogelijkheid B is deze optie niet meer van toepassing.
26.	Er zal een forse verkeer toename plaatsvinden van auto en openbaar vervoer op de Stationsweg, het Emmaplein en het Emmaviaduct. Het huidige wegprofiel is daar niet op ingericht, een verbetering daarvan acht ik gelet op de beschikbare ruimte niet mogelijk.De verbouw van de zuidelijke ringweg zal de hele verkeer afwikkeling in het stadsgebied tussen centrum en Helpman/ de Wijert de komende jaren uiterst moeizaam maken. Ook het stationsgebied zal ingrijpend gaan veranderen. Wat dat voor gevolgen voor de verkeersafwikkeling zal hebben is wel duidelijk als alles klaar is maar niet hoe het tijdens het hele proces zal zijn. De bereikbaarheid centrum en zuid is ook door de bouw van een tunnel onder het spoor aan de Paterwoldseweg slecht.Dat het op sommige momenten druk is op het Hereweg viaduct omdat er veel fietsers tegelijk met ander wegverkeer van het plein zuidwaarts rijden kun je door een andere afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt voor het viaduct voorkomen.	Het bus- en autoverkeer neemt met de beoogde maatregelen inderdaad toe op het Emmaplein en de Stationstraat. Op de Stationsweg is geen sprake van verkeerstoename. Al wordt de vergroting van het aantal bussen veroorzaakt door een ander project. Het gaat hierbij om het project Bussen over West. Bussen die nu nog rijden via de Munnekeholm/A-straat rijden straks via het Emmaplein richting het Zuiderdiep. We denken er aan om de maatregelen gefaseerd uit te voeren. Hierbij denken we er aan om eerst het verkeer dat afkomstig is uit de parkeergarages naar het Zuiderdiep te leiden. We zullen monitoren welke effecten dit heeft op de verkeersdoorstroming. Daarnaast kijken we ook nog kritisch na de effecten van ARZ (en Paterwoldsewegtunnel) op de Hereweg en Stationsweg. Mogelijk is het eenrichtingsverkeer ook nodig om de doorstroming op de Stationsweg tijdens ARZ te verbeteren. Verder gaan we maatregelen treffen aan de verkeersregelininstallaties om de doorstroming te bevorderen.
27.	Op dit moment is de verkeersdrukte op het Emmaplein vaak al dusdanig dat daar onwenselijke situaties ontstaan. In de dagelijkse spits en tijdens de weekenden staat er regelmatig file vanaf het Gedempte Zuiderdiep tot aan de verkeerslichten van het Emmaplein (zowel bus, vracht als personenvervoer). Dit heeft ook als gevolg dat auto's die de stad inrijden met bestemming Ganzevoortsingel of Praediniussingel niet meer normaal kunnen oversteken. Doordat de rotonde vol loopt komt dus ook het verkeer stad in dan vast te staan op of net na de Emmabrug. Ik krijg het idee dat de huidige situatie op het Emmaplein wordt onderschat en dat met de voorgestelde maatregel de doorstroming van het verkeer lokaal verslechterd. Immers er zal meer verkeer worden gedwongen om via het Gedempte Zuiderdiep naar het Emmaplein te rijden. Aangezien de capaciteit van de rotonde nu al op sommige momenten onvoldoende is, zal de Stationsweg en zelfs de kruising met het Gedempte Zuiderdiep vaker vast komen te staan. Dat is voor de verkeersveiligheid en doorstroming onwenselijk.Tevens lijkt de maatregel te leiden tot extra verkeer door de binnenstad omdat de kortste route via Hereplein voor het plaatselijke verkeer verdwijnt. Deze auto's moeten omrijden via Gedempte Zuiderdiep hetgeen extra voertuigkilometers (met geluid, uitstoot) oplevert. Tijds winst zou in mijn optiek niet ten koste mogen gaan van de leefbaarheid voor omwonenden.	We zijn ons terdege bewust van de drukte op het Emmaplein. Om deze reden gaan we hier ook doorstromingsmaatregelen treffen om het verkeer soepeler te laten doorstromen. We verwachten dat 70% van het verkeer dat nu nog via het Hereplein de stad verlaat straks via het Emmaplein gaat rijden. Dit verkeer is veelal afkomstig uit de parkeergarages heeft als bestemming de A7/A28. Qua rijafstand maakt de nieuwe route niet veel uit. Bovendien zijn ook files niet goed voor het milieu. De beoogde maatregelen zorgen niet voor overschrijding van de milieu-normen.

28.	<p>Uw streven om de Herebrug te ontlasten vind ik begrijpelijk. Ik vrees echter wel dat Uw plan om het uitgaande verkeer via de Heresingel te leiden tot filevorming en dus tot een slechte doorstroming van het uitgaande verkeer zal leiden. In de nieuwe situatie betekent dit voor de bewoners van onze wijk bovendien één extra stoplicht en een veel moeizamere route om de ringweg te bereiken, hetgeen wellicht elders ook weer tot extra drukte en opstoppingen zal leiden. Om hier enigszins aan tegemoet te komen stel ik u voor de Kleine Raamstraat, thans nog éénrichtingverkeer vanaf het Zuiderdiep, open te stellen voor tweerichtingverkeer zodat aan de bewoners van onze wijk de mogelijkheid wordt geboden te kiezen de stad te verlaten via het Zuiderdiep en de Emmabrug, dan wel via de Heresingel en de Oosterbrug. Een dergelijke maatregel zou als proef reeds nu kunnen worden doorgevoerd. Deze maatregel zal er denk ik toe leiden dat de paar parkeerplaatsen (3 of 4) in de Kleine Raamweg moeten worden opgeheven, omdat die straat anders te nauw is voor tweerichtingverkeer. Ik zou u ook willen voorstellen dat u overgaat tot het tellen van het aantal auto's dat thans over de Herebrug rijdt en dat de parkeergarages verlaat, zodat u een nauwkeuriger inzicht krijgt in het effect van de door u gepresenteerde maatregelen.</p>	<p>In de meeste gevallen zal de rijafstand voor u toenemen. Vanwege de doorstromingsmaatregelen verwachten we wel dat u sneller de stad uit kunt rijden. Uw suggesties betrekken we bij de verdere planvorming. Daarnaast hebben we de afgelopen tijd nieuwe tellingen uitgevoerd, zodat we nog beter weten welke verkeersbewegingen er zijn.</p>
29.	<p>Zorg er voor dat auto's komende uit de parkeergarage zo snel mogelijk op het zuiderdiep komt. Dat geeft al voor lucht.</p>	<p>We willen inderdaad het verkeer afkomstig uit de parkeergarages zoveel mogelijk richting het Zuiderdiep leiden. Vervolgens gaan we het effect daarvan monitoren. Niettemin hebben we op dit moment nog wel de verwachting dat eenrichtingsverkeer noodzakelijk blijft.</p>

Omdraaien rijrichting Kleine Raamstraat



Verkeersmaatregelen:

1. Wijzigen eenrichtingsverkeer gedeelte Kleine Raamstraat
2. Wijzigen routing parkeergarages (Pathe en centrum uitgaand ri. A28)
3. Ged. Zuiderdiep, wegvak Ruitersstraat en Kl. raamstraat afsluiten auto
 - 2 parkeerplaatsen opheffen
 - 2 Algemene gehandicapten parkeerplaatsen opheffen
4. Fysieke afsluiting (auto) wegvak Raamstraat-Herepoortenmolendrift